

---

# LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

Los contradictorios intereses de  
Estados Unidos y Japón

Enrique Amayo



*Parece ser un axioma: a más carreteras,  
mayor la destrucción irreversible  
del medio ambiente.*  
Bárbara d'Achille<sup>1</sup>

PAZ Y CONCORDIA<sup>2</sup> son las palabras de orden que sintetizan el espíritu de lo que quiere ser la *Era Heisei* del emperador actual de Japón, Akihito. Escoger esas palabras podría ser resultado del cálculo y raciocinio de la clase dirigente japonesa, en relación a una opción de largo plazo, pues, en nuestra opinión, sintetizan bien lo esencial de la doctrina de Se-

<sup>1</sup> D'Achille: 168. Bárbara d'Achille fue una destacada periodista-investigadora de los temas relacionados con la preservación y el medio ambiente. Desarrollando sus tareas periodísticas fue asesinada brutalmente por Sendero Luminoso en Huancavelica, Perú, el 29 de mayo de 1989. Nació en Letonia en 1941, pero, por su propio deseo, se transformó en peruana. A ella y a todos los que murieron trabajando por el uso no-destructivo de los recursos naturales, dedicamos este artículo.

<sup>2</sup> García Calderón: 2.

## ENRIQUE AMAYO

guridad Nacional Comprensiva (SNC). En la sucinta descripción posterior, nos orientaremos esencialmente por el trabajo del importante investigador Victor Kerber<sup>3</sup>. Es oportuno decir que aquí no vamos a profundizar en la discusión de la SNC, Japón, cuencas (amazónica y del Pacífico) o los Andes. Haremos referencias a esos tópicos, y a sus interrelaciones, cuando ayuden a esclarecer la compleja problemática y los múltiples intereses (principalmente de corporaciones multinacionales y estados) envueltos en los planes de construcción de la gran vía que uniría directamente esas cuencas. Por eso, nos referiremos brevemente tanto a la SNC como a la creciente importancia de Japón en el escenario mundial y a la cuenca del Pacífico (como área con un peso cada vez mayor en la economía mundial); igualmente, veremos las razones de la creciente importancia de la Amazonía a nivel planetario y, en este contexto, no podremos dejar de referirnos a los Estados Unidos (EE UU).

Por otra parte, y como se verá posteriormente, el grueso de la Amazonía (que es de Brasil) es probable que se una al Pacífico a través de una carretera por el Perú (*la transoceánica*). Nuestra posición es que esta carretera, para transformarse en realidad, tiene que cumplir *requisitos* como los siguientes: que una comisión de Brasil y del Perú (pues ellos serán los partícipes directos), asesorada por científicos de cualquier nacionalidad, conocedores de la región, determine su trazo final, el cual, en su realización, usará la tecnología menos destructiva posible. Además, la interoceánica tiene que contribuir al desarrollo auto-sustentado (especialmente de las áreas por donde ella pase), contar con el apoyo de la sociedad civil y cooperar con la dinamización de un verdadero (o sea, independiente) proceso de integración sudamericano. Y si contribuye a la integración, contribuye también a una mejor relación entre los países sudamericanos y, por lo tanto, a mantener un clima de paz entre ellos

<sup>3</sup> Ver el trabajo de Kerber.

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

que hará posible empresas cada vez más grandes. Mantener ese clima sólo será posible en base a relaciones *igualitarias y no hegemónicas*. Ahora, como uno de los propósitos de este artículo es contribuir a la paz, señalaremos áreas de posibles conflictos. Sólo la superación de éstos posibilitará el mantenimiento de la paz, la que, a su vez, creará condiciones para la carretera y otras empresas superiores.

### I. LA AMAZONÍA Y EL PACÍFICO

La cuenca amazónica no limita con la cuenca del Pacífico, sí con la del Atlántico. Nuestra hipótesis es que la dinámica global de la economía capitalista actual obligará finalmente a una vinculación directa entre esas cuencas. La Amazonía es importante, básicamente, por su biodiversidad y recursos genéticos (posee los más variados y más grandes del mundo). Así, podría servir como base de una nueva, grande y diversificada industria farmacéutica y de otras actividades económicas que partan del mantenimiento y aprovechamiento (manejo racional) de la naturaleza, o sea, de sus múltiples formas de vida (vegetal y animal). Además, la Amazonía es fundamental para el mundo por sus recursos hídricos (agua dulce), madereros, de pulpa, y porque podría producir cantidades sustanciales de productos tropicales y típicos de la región (frutos, cortezas, resinas, aceites, esencias, etc.). Sin olvidar que es también depósito de gran cantidad de minerales, gas, petróleo, etc. Volúmenes enormes de todo eso podrían obtenerse de la Amazonía si se acepta, como condición «sine qua non», el desarrollo integral auto-sustentado que implica la *preservación* (o uso económico no destructivo) y que los *beneficiados* sean, primero, los habitantes de esa región y después otros grupos sociales y regionales necesitados (como parte de un proceso de redistribución).

La Amazonía no quedará al margen del Pacífico. Los vínculos de unión serán finalmente establecidos a través de su salida *natural*. Esa salida está en el Perú y la llamo natu-

## ENRIQUE AMAYO

ral porque es la distancia más corta y menos problemática entre la parte principal de la masa territorial amazónica (que está en Brasil) y el Pacífico. En los anexos viendo el mapa N° 1 puede hacerse esa constatación. Además, en la costa peruana está la parte más occidental de América del Sur; entonces, el Perú es el país sudamericano más cercano al Noroeste asiático (cuyo eje es Japón), que es, crecientemente, la sub-región más importante de la cuenca del Pacífico. El Noroeste asiático también es considerado como el más crítico para la determinación de la tendencia internacional de hoy; y Japón es central allí, donde coinciden los intereses de EEUU, China y la ex-Unión Soviética<sup>4</sup>.

Es cierto que existen otros proyectos de vinculación de la Amazonía al Pacífico a través de otros países de América del Sur, pero, por las razones antedichas, la más ventajosa sería a través del Perú. Existen 14 proyectos sudamericanos internacionales llamados «*corredores*» que la *Comisión Técnica* (CT) del *Tratado de Cooperación Amazónica* (TCA) tiene bajo consideración<sup>5</sup>. En nuestra opinión, sólo cinco son verdaderamente importantes para intentar llegar al Pacífico; pero aun éstos confirmarían lo que es evidente a partir de la observación de cualquier mapa sudamericano: la *salida natural* de la Amazonía al Pacífico es por el Perú, por ser la más corta y también porque es la menos problemática, pues envolvería, en posibles tratados, sólo a dos países (Brasil y el Perú); en los otros casos tendrían que participar por lo menos tres. Es cierto que una salida a través de Colombia envolvería también sólo a dos países (ese país y Brasil); pero, en este caso, la distancia al Pacífico desde Brasil sería más grande y el puerto colombiano de salida, comparado con su equivalente peruano, estaría un poco más

<sup>4</sup> Kerber: 26-27.

<sup>5</sup> Por problemas de espacio aquí no vamos a estudiar esos corredores, pero, para información detallada sobre ellos, ver: Acuerdo de Cartagena-Junta (AC-J): 78-79. Considérese que los corredores normalmente implican el uso del sistema intermodal de transporte.

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

lejos del Noroeste asiático. Y si se piensa en la salida al Pacífico a través de Bolivia, se tiene que recordar que ese país, en términos marítimos, desafortunadamente *no es soberano*.

Así, parecería que la carretera a través del Perú<sup>6</sup> sería la posibilidad más real de unión (hasta por el hecho de que este país, a inicios de 1992, dio a Bolivia el *control* de su añorada salida directa al Pacífico). Esa carretera, que uniría el grueso de la Amazonía (o sea, la brasileña) con el Pacífico<sup>7</sup>, podría también, de manera genuina y si se tomaran todos los cuidados, servir a un auténtico proceso de integración sudamericano. Esto último sería cierto si fuera consecuencia de lo siguiente:

<sup>6</sup> Hay gran discusión sobre si la vía de comunicación al Pacífico será la carretera, el ferrocarril o el sistema intermodal (ver en la bibliografía, como ejemplo: AC-J: 72-83; «Rumo ao Pacífico. Estrada para o Perú já tem trajeto definido» e «Euclides [da Cunha] queria ferrovia desde o inicio do século», en FSP: 28.10.90; «Ferrocarril Interoceánico», en EC: 1.12.91; «Proyecto ferroviario 'Corredor de los Libertadores' no favorecerá a Chile», en LE: 25.3.90; «Plan ferroviario Libertadores estará terminado para 1996», en EC: 12.2.92; Governo do Estado de Mato Grosso: 8-9; «Mato Grosso quiere rota para o Pacífico», en OESP: 4.99.88; Arróspide Mejía: 15). Esa discusión no está agotada, como no está negada la posibilidad de la existencia simultánea de más de una de esas vías. Pero hablaremos aquí principalmente de la carretera, porque, para construirla, ya existen acuerdos (por lo menos desde el 26 de junio de 1981) y conversaciones avanzadas entre los gobiernos de Brasil y del Perú (ver, por ejemplo: Cámara de Diputados de la República del Perú: 2-5; «Brasil-Perú: un gran proyecto de integración. Entrevista con el embajador de Brasil, por Alberto Adriánzén», en QH Mayo-junio 1991, N° 71: 62-66). Además, la carretera, si no se tomaran todos los cuidados sugeridos por los estudios serios de impactos económico-sociales y ambientales, podría ser la opción de efectos más devastadores (ver Fearnside: 118-19, como ejemplo del efecto casi pavoroso de la construcción reciente de carreteras en la Amazonía). Las carreteras analizadas allí por Fearnside serían, en nuestra opinión, pequeñas en relación a la que uniría definitivamente la Amazonía al Pacífico. Por todo esto, y también porque una de las intenciones declaradas para escribir este artículo es contribuir a levantar una conciencia social crítica, es que centramos nuestra atención en la carretera.

<sup>7</sup> La carretera de la Amazonía brasileña (desde el estado de Acre hasta el Pacífico peruano), salvo algunas partes que faltan, ya existe. Pero,

ENRIQUE AMAYO

1. De un proceso de discusión abierto entre el Perú y Brasil que incluyera a la opinión pública y el debate, por lo menos, con los grupos organizados de la sociedad civil, y no, como hasta ahora, sólo a los gobiernos, que conversan casi en secreto. Simultáneamente, tendrían que tomarse muy en cuenta las posiciones de los grupos sociales que serían afectados directamente. Además, en especial por parte del Perú, la discusión tendría que llevarse al interior de los países formadores del Pacto Andino. Esto porque la carretera, obviamente, tiene que atender primero los intereses mutuos del Perú y Brasil, pero también los de los otros cuatro países del Pacto Andino (en conjunto, estos seis países poseen aproximadamente el 98% de la Amazonía). Parte de estas ideas las adelanté en declaraciones hechas tanto a una revista como en un seminario internacional<sup>8</sup>. Toda esa discusión podría significar un empleo de tiempo extra, pero significaría también la eliminación de múltiples problemas y la reducción de posibles celos y desacuerdos entre los países amazónicos.

2. La carretera disminuiría, todavía más, la importancia del Canal de Panamá<sup>9</sup>. Tiene que tomarse conciencia de esa posibilidad y de sus posibles consecuencias, puesto que, obviamente, se afectarían los intereses (principalmente geopolíticos) de EE UU. Creemos también que ella po-

por las razones que expondremos después, la existente es casi inútil para el volumen de carga que se pretende transportar.

<sup>8</sup> «Entrevista. Del Brasil al Japón pasando por el Perú. Una entrevista con Enrique Amayo, por Alberto Adrianzén», en QH Marzo-abril 1991, n° 70: 72-80. El seminario tuvo lugar en el marco del VII Foro Debate, *ECO 92 y Amazonía: ¿conflicto o cooperación? La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo. Posibilidades para el Perú y los países amazónicos*, organizado por el Foro Peruano de Relaciones Internacionales (FOPRI), en Lima, del 12 al 13 de enero del 93.

<sup>9</sup> La información que proporciona Arróspide Mejía nos permite sacar esta conclusión (Arróspide Mejía: 12-14, 40, 46-47, 102-03). A todo eso tiene que agregarse el hecho conocido de que el paso por el canal es lento, además de resultar ya pequeño para un creciente número de gigantescos barcos cargueros.

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

dría contribuir a hacer obsoleto cualquier plan para remodelar o hacer un nuevo canal de Panamá<sup>10</sup>. Ese canal, que controla el paso y el comercio del Atlántico al Pacífico y vice-versa, ha sido fundamental para el logro de la hegemonía de EE UU a nivel mundial, específicamente para su dominio sobre América Latina y para proyectarse en la cuenca del Pacífico hasta Asia (a través de la «gran base» que es Hawai)<sup>11</sup>. Por eso es que EE UU siempre encontrará una disculpa para oponerse a esa carretera. Ya lo hizo, obviamente, cubriendo todo con argumentos morales<sup>12</sup>. En las exequias del emperador Hiroito, en febrero de 1988, el ex-presidente George Bush expresó al ex-primer ministro Naburo Takeshita su oposición para que Japón financiara esa carretera, si no se hubieran hecho, previamente, estudios de impacto ambiental. Como era de esperar, tal financiamiento nunca se hizo efectivo<sup>13</sup>. Japón, que parecía muy interesado en realizarlo, a partir de entonces declaró oficialmente que nunca había tenido tal interés<sup>14</sup>.

<sup>10</sup> Matsushita: 12-13. En setiembre de 1985, EE UU, Japón y Panamá firmaron «el proyecto de construcción de un segundo canal de Panamá, proyecto aceptado por los tres países con participación equitativa» (Matsushita: 13).

<sup>11</sup> Vale recordar que EE UU se apropió del pequeño reino independiente de Hawai, estratégicamente muy bien localizado, en 1893. Y también que en 1903 ayudó a Panamá para que se «independizase» de Colombia. Cortó a Panamá por el centro, tomándole un territorio de 16 Kms. de ancho, dónde construyó el Canal (inaugurado en 1914). Información detallada en: Nearing y Freeman: 74-84 y Guerra: 365-458.

<sup>12</sup> Ese tipo de argumentos han sido, a través de la historia de EE UU, elementos constitutivos esenciales de su política exterior, usados para justificar su expansión y hegemonía (ver al respecto: Amayo 1995).

<sup>13</sup> Ver «Publicidade negativa afugenta financiamento», en FSP: 28.10.90; «EUA pressionan Toquio por causa da Amazonia», en JB: 24.02.89 (este artículo va acompañado de una foto de los jefes de gobierno de EE UU y Japón que dice: «Takeshita garantiu a Bush que nao financiaria a estrada»); «Japao nega construçao de estrada», en OESP: 09.03.89.

<sup>14</sup> Ver «Japao publica carta negando estrada na selva», en OESP: 19.03.89; «Japao financia BR-364, acusam ambientalistas. Americanos

## ENRIQUE AMAYO

3. Por su enorme importancia, cuando finalmente se construya esa vía, debería serlo con fondos negociados directamente por los gobiernos sudamericanos interesados, especialmente de Brasil y el Perú. Así, serviría a un proceso real de integración, pues, por primera vez en la historia, una obra gestada por sudamericanos *uniría lo principal del Atlántico y Pacífico de América del Sur*. Al mismo tiempo, serviría como instrumento de negociación frente a los EUA y Japón, buscando un margen mayor de beneficios mutuos y, por lo tanto, de independencia.

4. Su trazo final<sup>15</sup> debe ser consecuencia del estudio serio de comisiones del Perú y Brasil; el primero debe hacer que sus posiciones sean conocidas por los otros miembros del Pacto Andino. Las comisiones, cada cierto tiempo, deben reunirse hasta lograr una posición final consensual. Deben ser asesoradas por quienes, independientemente de su nacionalidad, conocen el área, principalmente desde el punto de vista científico; y, como lo dijimos antes, el trazo final tiene también que ser resultado de consultas tanto a los sectores organizados de la sociedad civil (especialmente la de los lugares por donde ella pasaría, *debiendo allí incluirse la opinión indígena*) como de debates nacionales al respecto.

## II. LA MULTINACIONAL ODEBRECHT Y EL PACÍFICO

Nuestra posición anterior está relacionada con lo siguiente: si bien aún no hay consenso<sup>16</sup> sobre por dónde pasaría la carretera y cuál sería el puerto peruano de salida, la que

dizem que apesar de desmentidos, Japao envia dinheiro ao Brasil para estrada», en OESP: 12.04.89; «Japao nega ter interesses na estrada AC-Perú», en FSP: 30.10.90

<sup>15</sup> Si la carretera finalmente llegará al Pacífico a través del Sur, Centro o Norte del Perú es asunto aún en debate.

<sup>16</sup> Todavía no existe, a pesar de que el *Acuerdo de Interconexión Vial Perú-Brasil* dice, en su artículo I, que la interconexión será entre



## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

iría por el Sur (terminando en Ilo) es la que, en los últimos tiempos, parece estar transformándose en la favorita. Esperamos que esto no haya sido consecuencia de la persuasión e inversión efectiva de una multinacional brasileña, la Odebrecht. En ese sentido, un asesor de la Cámara de Diputados del Perú decía: «se sabe que la Odebrecht, célebre empresa constructora, recomienda [como puerto de llegada], en el Pacífico, a Ilo...»<sup>17</sup>.

La Odebrecht comenzó a tener grandes intereses en el Perú, en su Centro-norte y Sur, en la década de los 80, especialmente durante el gobierno de Alan García. Cerca de Trujillo, con ayuda financiera del Banco de Brasil, construyó la irrigación de *Chavimochic*, para productos agrícolas de exportación. La Odebrecht, como parte de su campaña de relaciones públicas, para «cosechar» (o sea, conseguir construir Chavimochic), «sembró simpatías» al ofrecer a Trujillo un museo. En una placa, en la entrada de ese museo, puede leerse: «El Instituto Departamental de Cultura de la Libertad y la comunidad trujillana agradecen a la FUNDACION ODEBRECHT la donación del MUSEO DE SITIO DE CHAN-CHAN. Trujillo, 5 de marzo de 1990». En el Sur, «Odebrecht está trabajando para conseguir, por lo menos, otros dos lucrativos contratos»<sup>18</sup>. Uno de los contratos potenciales habría sido para explotar el depósito de gas de Camisea, en la Amazonía peruana; para eso, según Sally Bowen, «Odebrecht favorece una inversión de USA\$ 700 millones para un gasoducto de 350 Kms. hasta la frontera con Brasil y para una planta de energía térmica». El gas y la mitad de la energía se venderían a Brasil; el resto serviría al Sur del Perú. Posteriormente, se construiría otro gasoducto

«Iñapari, en territorio peruano [departamento de Madre de Dios] y... Assis-Brasil, en territorio brasileño [estado de Acre]» (Ver Cámara de Diputados... Perú:3).

<sup>17</sup> Quintanilla: 65.

<sup>18</sup> Ver «Odebrecht offers profits to the poor. Sally Bowen on the Brazilian Group's crusade against poverty», in FT: 03.01.91.

## ENRIQUE AMAYO

hasta Lima. El segundo contrato sería la carretera desde Acre, que, pasando por Madre de Dios, continuaría por territorios occidentales hasta llegar al Pacífico. Para eso, según la misma fuente, «Odebrecht financió, por seis meses, un amplio estudio del área, empleando sociólogos, antropólogos y ecólogos... Ha estado trabajando 'informalmente', desde fines de 1988, con comunidades de Madre de Dios, plantando, con relaciones públicas, 'semillas de simpatía' que pueden darle sus frutos cuando se anuncien las licitaciones del proyecto... [también Odebrecht en el Perú] ha construido relaciones excelentes con ambos, el partido en el gobierno y los partidos de oposición...».

Probablemente muchas cosas han cambiado desde que Bowen escribió ese artículo, pero, hasta donde sabemos, el *amplio estudio* de la Odebrecht que ella menciona nunca fue hecho público. Si eso fuera así, entonces ese estudio probablemente tenía por objetivo *la inteligencia, para la manipulación y el control*. Junto a eso, hay que considerar la información siguiente: la Odebrecht es una de las más grandes corporaciones de Brasil<sup>19</sup> y parece que, en el ramo de la construcción, forma parte de las grandes del mundo. También es notoria por su participación en una serie de negocios dudosos. Por ejemplo, hace algún tiempo la prensa brasileña sacó a la luz elementos que hacen pensar que esa empresa participó en la corrupción del ex-ministro de trabajo de Brasil, Antonio Rogerio Magri. A ese ministro parece que la Odebrecht le regaló USA\$ 30 mil, para obtener un contrato de USA\$ 223 millones por obras de saneamiento en los estados de Acre y Amapá)<sup>20</sup>. Parecería que, para la Odebrecht, el regalo (a individuos o colectividades, en dinero o especie) es un componente fundamental de su estructura.

<sup>19</sup> Odebrecht es la segunda multinacional brasileña y tiene 4 divisiones: prospección petrolera, sistemas de información, construcción y minería; según FT: 03.01.91.

<sup>20</sup> Ver «O dinheiro de esgoto. A verba, a obra e a lógica apontam para a empreiteira Odebrecht como principal suspeita de ter dado 30,000

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

La revista *Veja* dice que el año 1991 la Odebrecht hizo negocios por USA\$ 2 mil millones y que tenía 44 mil empleados en Brasil y en los 14 países en que operaba.

Tal vez lo anterior ayude a hacer comprensible por qué en el Perú se fue generalizando la idea de que la salida por el Sur, específicamente por Ilo, sería la mejor. Se dice eso, obviamente, sin saber que la Odebrecht, como lo mostró Bowen, contribuyó en mucho para formar esa opinión. No estamos diciendo que esa empresa sea la única formadora de esa opinión, lo que sí afirmamos es que deben hacerse estudios serios antes de definir si la salida sur y por Ilo correspondería a los intereses históricos del Perú (y también de Brasil, que, en nuestra opinión y en ese nivel, no tienen diferencias). Afirmamos también que, hasta hoy, todavía no hay consenso respecto a cual sería la mejor salida en el Pacífico<sup>21</sup>; podría ser, no lo sabemos, que Ilo sea de gran importancia para la estrategia global de la Odebrecht. Esa empresa, además de sus grandes negocios en el Perú y Acre<sup>22</sup>,

dólares ao ex-Ministro Magri» [El dinero cochino. El monto, la obra y la lógica señalan a la constructora Odebrecht como la principal sospechosa de haber dado 30,000 dólares al ex-ministro Magri], en *Veja*: 18.03.92.

<sup>21</sup> Bastaría citar lo siguiente: en Brasil se han discutido por lo menos tres salidas hacia el Pacífico peruano. Ver como ejemplo *O Globo*, que con colaboración del gobierno de Acre publicó una página titulada: «BR-364 ligará Acre a América Latina» (OG: 13.02.90). Y también la *Folha de Sao Paulo*, que publicó una página llamada «Rumo ao Pacífico. Estrada para o Perú tem trajeto definido» (FSP: 28.10.90); ese artículo fue acompañado por un mapa (ver mapa n° 2, en los anexos). Y finalmente la revista *Globo Rural*, que publicó el especial de 31 páginas «O Desafío do Oeste. De Cuiabá a Costa Peruana, 4,000 Kms de aventura» (GR n° 60, octubre, 1990). En el Perú se discuten varias opciones. El más destacado historiador vivo de este país, Pablo Macera, en más de una oportunidad, ha llamado la atención sobre la importancia del puerto de Huacho como posible salida desde la Amazonía brasileña (ver Macera: 507). Un resumen de casi todas las opciones peruanas está en el mapa n° 3 (que no incluye Huacho).

<sup>22</sup> Como ya lo dijimos, según *Veja*, la Odebrecht tenía posibles contratos de centenas de millones de dólares para realizar obras de saneamiento en el estado de Acre, y no sabemos si éstos serían los únicos negocios de esa empresa allí.

## ENRIQUE AMAYO

también tiene intereses en Chile<sup>23</sup>; si estos últimos estuvieran localizados en territorio chileno casi limítrofe con el Perú, para ellos sí sería muy útil el estratégico puerto de Ilo<sup>24</sup>.

### III. JAPÓN Y LA DOCTRINA DE SEGURIDAD NACIONAL COMPRENSIVA-SNC

La *Era Hesei* del emperador Akihito, iniciada cuando ascendió al trono el 7 de enero de 1989, tiene como distintivo «paz y concordia». En nuestra opinión, no es por casualidad que esas palabras principistas coincidan con documentos esenciales para definir (y entender) la política exterior y el papel de Japón en el mundo. Nos referimos a documentos como los siguientes: el *Informe Nomura*, el *Informe Inoki* y el *Informe Okita*<sup>25</sup>. Ellos son esenciales para la definición político-estratégica de Seguridad Nacional Comprensiva (SNC), sin la cual es difícil aprehender las acciones actuales de Japón.

En la presentación del trabajo de Kerber, se lee lo siguiente: «Japón sabe que su supervivencia depende llana y simplemente de los energéticos y del comercio. Sabe también que necesita una seguridad comprensiva, lo que significa el manejo simultáneo de las capacidades de defensa, de sortear y administrar crisis, de acceso a los energéticos y recursos vitales, de maximizar su comercio, de rector para dirigir los pasos de transición del modelo de producción de bienes industriales hacia uno de producción de bienes y

<sup>23</sup> Según el *Financial Times*, la Odebrecht realiza enormes proyectos de construcción en once países, que incluyen tres países sudamericanos del Pacífico: Ecuador, Perú y Chile (ver FT: 03.01.91).

<sup>24</sup> No estamos contra Ilo; podría ser la mejor salida hasta por el hecho de que allí también está la zona franca dada a Bolivia. Pero eso tiene que definirse partiendo de la defensa de los intereses históricos ya mencionados.

<sup>25</sup> Kerber hace un buen resumen de esos documentos (Kerber: 42-50).

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

servicios. Y Japón necesita, para que todo eso sea cierto, de una permanente interdependencia o de ósmosis permanente (*cooperación funcional*) con su ambiente geopolítico primario: la cuenca del Pacífico. A escala mundial, ese tipo de seguridad produciría, en el siglo XXI, la capacidad de imponer, como modo de articular el poder, un modelo alternativo y diferente de los conocidos hasta hoy, o sea, el *Liderazgo Compartido del Sistema Global*<sup>26</sup>.

Elemento fundamental de la SNC es la *cooperación* que asegura el intercambio, en la medida que sirve a los intereses mutuos entre estados. Para Japón, su participación en el comercio internacional es imperativo vital y para que ello sea posible es esencial el mantenimiento de la paz<sup>27</sup>. Esa búsqueda de la paz es apoyada por grandes sectores populares. Japón es el único país de la tierra que ha sido víctima de explosiones atómicas. El trauma generado por las bombas de Hiroshima y Nagasaki es fundamental para explicar esa movilización por la paz. Según el investigador Matsushita, el Tratado de Seguridad con EE UU, modificado en 1960, desencadenó un movimiento popular casi sin precedentes en la historia de Japón. El mismo investigador afirma también que el partido gobernante entonces, el Liberal Demócrata, logró con muchos esfuerzos ratificar el tratado, pero al costo de una aguda polarización de ese país. Entonces fue cuando el gobierno lanzó un ambicioso plan de desarrollo económico para duplicar el ingreso per-cápita en diez años; la intención verdadera era distraer la atención del pueblo del problema político. Allí está parte de las bases del Japón de hoy, pues ese plan finalmente *triplicó* el ingre-

<sup>26</sup> José Thiago Cintra, «Presentación» al trabajo de Kerber (Kerber: 8).

<sup>27</sup> Kerber: 8,25,29,31,33,34,36,37,39,40. Si bien el mantenimiento de la paz parece ser fundamental para el Japón de hoy, no hay que olvidar su tradición militarista. Esa tradición podría reaparecer si ese país se sintiera vitalmente amenazado e incapaz de continuar trabajando por el «liderazgo compartido».

## ENRIQUE AMAYO

so per cápita<sup>28</sup>. La paz, entonces, para Japón no es importante sólo por determinantes internacionales, tiene profundas raíces dentro del país<sup>29</sup>. Además, es un caso único en el mundo, pues en la constitución que aceptó después de la II Guerra, en el artículo 9, Japón estableció que «renuncia a la guerra como 'derecho soberano de la nación y a la amenaza del uso de la fuerza como medio para solucionar las disputas internacionales'»<sup>30</sup>.

Japón es pobrísimo en recursos naturales y por eso el mercado mundial (funcionando sin interferencias) es vital para su existencia. Por ejemplo, importa el 99% de su petróleo, el 86,85% de su carbón, el 94,40% de su gas natural, el 99,70% de su mineral de hierro, el 96,80% de su cobre, el 80,80% de su plomo, el 61,70% de su zinc y el 100% de su aluminio<sup>31</sup>. En ese contexto se hace extraordinariamente perspicaz la frase de Isaac Asimov, quien dijo que «por los recursos naturales Japón es como el escarabajo: no puede volar»<sup>32</sup>. Pero, como todos sabemos, el escarabajo vuela, y vuela bien. Para que Japón pueda volar, o sea, para que los recursos naturales le lleguen ininterrumpidamente, necesita tener un mercado mundial totalmente

<sup>28</sup> Matsushita: 6-7.

<sup>29</sup> Probablemente nadie, salvo Japón, tiene militantes contra la bomba atómica (y contra la guerra) tan vitalmente dedicados. Nos referimos al todavía ingente número de sobrevivientes de los bombardeos atómicos (a los que tendría que agregarse gran parte de sus familiares, hijos y nietos, si -ojalá- los tuvieran). En la reunión de la International Peace Research Association (IPRA), realizada en Rio de Janeiro en 1988, tuve el privilegio de servir, por unos minutos, de traductor de uno de esos sobrevivientes. Era un hombre pequeño, frágil, con cicatrices hasta en la parte visible de su cuerpo. Pero cuando hablaba contra la bomba y por la paz lo hacía con una firmeza y convicción digamos que religiosa. Nunca he conocido a nadie como él, con tanta devoción para militar contra la guerra.

<sup>30</sup> Kerber: 32.

<sup>31</sup> Kerber: 39. Los países amazónicos son riquísimos en todos esos recursos, con grandes volúmenes para exportar.

<sup>32</sup> Citado por Joelmir Beting en «Diplomacia do Iene», en OESP: 12.4.92

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

abierto y para eso es condición «sine qua non» mantener óptimas relaciones con EE UU. Pero esas relaciones, conforme aumenta el peso de Japón en la economía mundial, tienen que tender a compartir el poder. La manera como se lo compartiría es graficada por los *gansos voladores*<sup>33</sup>. Los gansos, al volar, lo hacen en «V»; todos son iguales, pero tienen un líder, que está en el vértice y que es la cabeza, *haciendo el camino*. Vuelan juntos, aceptando, al mismo tiempo, la jerarquía y la cooperación. Así Japón acepta, a nivel mundial, que EE UU es el ganso líder, pero en el Noroeste asiático, en la subregión más importante de la cuenca del Pacífico, lo es él. Y esto es así también por la fuerza de las cosas, o sea, porque los indicadores económicos mundiales muestran que Japón está todavía lejos de EEUU como formador del producto bruto mundial. En el año 84-85, del producto nacional bruto (PNB) mundial, Japón y EE UU generaron, respectivamente, más o menos el 12,5% y el 36%<sup>34</sup>. Para el año 2,000, del PDB mundial, Japón contri-

<sup>33</sup> Kerber rastrea el origen de los gansos en la noción de *Esfera de Prosperidad* (que usó esa imagen) y que fue un proyecto, elaborado por Japón en 1938, que quería el desarrollo regional del Pacífico bajo su hegemonía; allí, los aspectos militares eran muy importantes. Uno de los autores de ese proyecto fue Saburo Okita, el mismo que, en los años 80, fue coordinador del *Relatorio Okita*, fundamental para la elaboración de la SNC, que casi excluye aspectos militares (Kerber: 33-35).

<sup>34</sup> Nuestras estadísticas no son muy rigurosas ni recientes, pero valen para su objetivo, que es ilustrar tendencias. El PNB es el Producto Doméstico Bruto (PDB; ver la nota 37) más el dinero repatriado de inversiones y de trabajadores nacionales en el exterior. Para los datos citados del PNB mundial del 84-5, ver Kidrón y Segal: «National Income». Considérese también que, relativamente, Japón ya participa más que EE UU en la formación del PNB mundial. Por ejemplo, en 1989 Japón tenía una población cercana a 123 millones y un PNB de USA\$ 2'920,310'000,00, o sea, una renta per cápita (RPC) de USA\$ 23,730. En el mismo año EE UU tenía casi 250 millones de habitantes y un PNB de USA\$ 5'237,707'000,00, o sea, una RPC de USA\$ 21,100 (ver 1991 *Britannica World Data*: 630-31 y 725-26).

## ENRIQUE AMAYO

buirá con el 13,5% y EE UU con el 27,6%<sup>35</sup>. Todo esto ilustra un cambio muy significativo: Japón aumenta permanentemente su peso en la economía mundial en tanto que EE UU tiende a disminuir<sup>36</sup>.

La cabeza mundial de los gansos continúa siendo EE UU, pero, en la subárea clave de la cuenca del Pacífico, el líder es Japón; esa cuenca tiene un peso cada vez mayor en la economía mundial. O sea, que compartir el poder (lo cual implica la aceptación tanto de la jerarquía como de la cooperación) sería el objetivo básico de la SNC, en ella está implícito también que el orden jerárquico puede mudar con el tiempo, como, por diversas circunstancias, muda la cabeza de los gansos voladores.

### IV. LA IMPORTANCIA DEL PACÍFICO

La información que sigue hace evidente por sí misma esa importancia dentro del escenario mundial.

La cuenca del Pacífico está compuesta por subáreas. Su subárea más importante es la que tiene que ver con el Noroeste asiático, pues en ella coinciden los intereses de EE UU, China, ex-Unión Soviética y Japón; es decir, las grandes potencias del mundo, con excepción del Mercado Común Europeo, llegan directamente allí, y en esa subárea están localizados también algunos de los Tigres Asiáticos:

<sup>35</sup> Kerber: 51. De la nota anterior puede deducirse que, a nivel nacional, PNB y PDB no son lo mismo; el PNB incluye más elementos y por eso es siempre mayor. No hemos podido conseguir series de PNB o PDB que vayan hasta el año 2.000 para ilustrar claramente los cambios de la economía mundial. Por eso hemos tenido que usar esos indicadores, que son distintos, pero que, sin embargo, pueden mostrar las tendencias. Esto quiere decir también que, probablemente, si usáramos el indicador PNB para el año 2.000, la situación de Japón sería aún más favorable.

<sup>36</sup> Y este cambio es verdaderamente dramático, pues, al término de la II Guerra, EE UU tenía un poco más del 50% del PNB mundial y Japón difícilmente llegaba al 4%



## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

Corea del Sur, Hong Kong y Taiwan. Además, concentra alrededor del 30% de la población mundial. Todo esto hace de esa subárea el eje de la cuenca del Pacífico. Pero, el Sureste asiático, con Indochina, Birmania, Filipinas, etc., es también importante. Es densamente poblado y posee territorios ricos en materias primas, aptos también para la agricultura intensiva. En relación a esas dos subáreas, el Pacífico sur (Australia, Nueva Zelanda, etc.), con pequeña población y grandes territorios y recursos, adquiere una importancia por lo menos similar al Sureste asiático. Y nosotros, los sudamericanos del Pacífico, frente a todo eso, aparecemos casi como marginales. A pesar, como ya lo mencionamos, de tener también grandes territorios y recursos (pesqueros, de cobre, plomo, zinc, hierro, gas, carbón, petróleo, etc.) y un regular número de población. Parecería que la distancia y tener, desde el Pacífico, un acceso limitado al rico interior sudamericano contribuyen a esa marginalidad. En nuestra opinión, es obvio que el acceso a la Amazonía desde el Pacífico podría cambiar esa situación.

La cuenca del Pacífico no es importante sólo por lo que acabamos de mencionar. Vista en conjunto es la más grande productora de tecnología y asiento de más del 50% de la población mundial, o sea, del mercado consumidor potencial primero de la tierra. Así, se hace cada vez más evidente que en relación a la cuenca del Pacífico la cuenca amazónica adquiere una importancia cada vez más grande.

### V. LA CUENA AMAZÓNICA: AREA SUDAMERICANA COMPARTIDA

La cuenca amazónica (CA) pertenece a ocho países amazónicos independientes: Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela. En todos ellos (pero especialmente en Bolivia, Perú y Brasil), la parte que les corresponde de la CA es un componente muy grande den-

## ENRIQUE AMAYO

tro del total de sus respectivos territorios nacionales<sup>37</sup>. Considerando el dato de Dourojeanni, de la CA como un todo le corresponde a Brasil 3'872,000 Km<sup>2</sup> y al Perú 968,000 Km<sup>2</sup> <sup>38</sup>.

Entonces, la Amazonía es una región compartida por varios países sudamericanos. Incluso tiene un tratado, el Tratado de Cooperación Amazónica (TCA), firmado por esos ocho países en Brasilia, el 3 de julio de 1978. Los países del TCA todavía no han decidido dónde se establecerá su sede permanente y por eso su Secretaría Pro-Témpore cambia de residencia cada cierto tiempo; actualmente está localizada en Lima. A pesar de esos límites, el TCA ha sido eficaz al tomar posición en asuntos que afectan al conjunto. Por ejemplo, el TCA actuó cuando se levantó nuevamente el fantasma de la *internacionalización* de la Amazonía. En este caso, fue debido a que el presidente François Mitterrand, en la Conferencia de Medio Ambiente de la Haya, propuso la creación de una «Alta Autoridad Mundial» para cuestiones ambientales, con capacidad de ingerencia; o sea, que esa autoridad podría limitar las soberanías nacionales sobre los bienes considerados de interés para la humanidad, como sería el caso de la Amazonía. Brasil, sintiéndose afectado, pidió (y lógico, consiguió) el apoyo de los países signatarios del TCA. Esto se plasmó en Manaus, el 6 de Mayo de 1989,

<sup>37</sup> Un distinguido investigador dice: «La cuenca amazónica se extiende sobre una superficie que, según los criterios aplicados para delimitarla, abarca de 605 a 780 millones de hectáreas [o de 6'050,000 a 7'800,000 Kms<sup>2</sup>]. Considerando el primer dato, corresponde a Brasil el 64% de su superficie, el 16% al Perú, el 12% a Bolivia y el resto (8%) a Colombia, Ecuador y Venezuela y, en proporción muy reducida, a las Guayanas. Pero, tal como cuando se habla de la Amazonía en el Perú, hay mucha confusión cuando se trata de ella a nivel continental...» (Dourojeanni: 25).

<sup>38</sup> Los datos que daremos sobre la Amazonía se referirán generalmente al Perú y a Brasil. Esto porque la posible carretera que estamos analizando unirá esos países y también porque, juntos, poseen el 80% de la Amazonía.

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

en la llamada *Declaración de la Amazonía*. Allí se rechazó la internacionalización y se aceptó la cooperación externa que no cuestione la soberanía<sup>39</sup>. Después, el 10 de febrero de 1992, en la *Declaración de Manaus*, los jefes de estado de los países del TCA adoptaron una posición común a ser llevada a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD o Río-92 o Eco-92)<sup>40</sup>. Ese documento vinculó la preservación de la naturaleza a la eliminación de la pobreza.

La importancia del TCA reside en que, reconociendo la soberanía de cada uno de los países signatarios sobre la parte que les corresponde de la Amazonía (a eso se llama *regionalización*, como opuesta a la internacionalización), permite también una discusión y toma de posición sobre la problemática del conjunto. Es un germen importante de integración sudamericana y más si se considera que reúne países fundamentales del Pacífico y del Atlántico de ese subcontinente. Pero, a pesar de los ya 17 años de ese tratado, en términos de integración continúa siendo un germen, es débil, cuando, en nuestra opinión, debería haberse transformado ya en el más fuerte catalizador de la integración sudamericana. Si no lo ha hecho ha sido por falta de voluntad política, principalmente de Brasil. No es tema de este artículo intentar explicar por qué falta esa voluntad. Por eso aquí basta con decir lo siguiente: esa falta podría estar relacionada con la imagen que Brasil parecería estar empeñado en construir, o sea, la de proyectar al mundo (especialmente al rico) que es el *único* país amazónico. Todo eso es facilitado porque los otros países amazónicos, especialmente el Perú, en ese sentido no hacen casi nada por dar una imagen alternativa, o sea, veraz y equilibrada.

<sup>39</sup> AC-J: 11-12.

<sup>40</sup> «Presidentes aprovam documentos em Manaus. Declaração de Manaus e projeto de documento a Conferencia Rio - 92 insistem na tese de um mundo social e economicamente justo», en OESP: 12.02.92.

ENRIQUE AMAYO

VI. EL TERRITORIO A CRUZAR PARA LLEGAR AL PACÍFICO  
CARACTERÍSTICAS

El Perú tiene 1'286,000 Km<sup>2</sup>, en tamaño es el tercero de Sudamérica y el sexto del continente. Tiene Lima, la capital más antigua de América del Sur, que, en la cuenca del Pacífico, es la mayor ciudad latinoamericana, la segunda del continente americano y está entre las siete más grandes, si consideramos esa cuenca como un todo. Además, el Perú es el segundo país amazónico y el primero andino-amazónico. Y en el Perú tiene su inicio el río Amazonas, en el nevado Mismi, a 5,597 ms.s.n.m.<sup>41</sup>. Esos son hechos geográficos reconocidos internacionalmente.

<sup>41</sup> INP: 122. Se acepta el río Ucayali como su afluente originario. En el Perú, desde siempre, cualquier escolar promedio ha sabido eso. Igualmente que el río Amazonas no era sólo el más caudaloso, sino también el más largo del mundo. Sin embargo, en Brasil, hace muy poco la prensa ha publicado, destacándolo como importante acontecimiento científico, que dos investigadores brasileños habían, finalmente, *descubierto* tanto el punto de inicio de ese río como que era el más largo del mundo. Ellos, *Paulo Roberto Martini y José Wagner García*, son del famoso INPE (Instituto Nacional de Investigaciones Espaciales de Brasil). La noticia dice que ellos *determinaron* que el Amazonas nace cerca del nevado Mismo y que por eso ese río tendría 7,025 Kms., resultando así el más largo del mundo. Aquí no podemos repetir esa noticia in-extenso, pero tiene errores groseros; por ejemplo: «el Apurímac es el formador principal del Amazonas», «Orellana descendió todo el río [Amazonas] para llegar al Perú», «la naciente del Amazonas queda... próxima del lago andino Titicaca». Si en todos sus detalles esa noticia periodística fuera cierta, esos dos científicos sólo habrían probado que, a veces, la ignorancia pasa por «ciencia». Decimos eso porque, si se hubieran dado el trabajo de conversar con sus pares peruanos, no hubieran gastado dinero ni tiempo para «descubrir» lo que cualquier persona bien informada sabe desde hace tiempo. Pero si no lo hicieron fue porque, desafortunadamente, no son pocos los científicos brasileños que creen que hacen «gran ciencia» y que por eso no tienen pares en Hispanoamérica (los tendrían sólo en los países centrales, a los que admiran con bobalicona envidia). Claro, es probable también que hayan sentido que estaban descubriendo la existencia del río más largo del mundo porque en Brasil, por razones, pensamos, en el fondo geopolíticas, se considera que el Amazonas es 100% brasileño. La posición de Brasil es

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

El nombre Amazonas le fue dado por casualidad por Francisco de Orellana (lo llamó «Gran Río de las Amazonas»). Fue resultado de un viaje de exploración hecho en 1541 por mandato del primer gobernante europeo del Perú, Francisco Pizarro. El viaje que dio origen al nombre con el cual el mundo conoce a ese río (y a toda la cuenca) fue, históricamente, resultado de una comisión del gobierno del Perú, que partió de su territorio. Lo más importante de la cartografía internacional reconoce que el río Amazonas, con ese nombre, nace en el Perú de la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali en el puerto de Nauta<sup>42</sup>. Sin embargo, la cartografía brasileña, por lo ya manifestado, no reconoce la existencia del río Amazonas fuera de Brasil<sup>43</sup>. En el mapa n° 1, que es brasileño y puede comprarse en cualquier librería, la parte peruana es denominada *Marañón* y la brasileña *Solimões* y después *Amazonas*.

que ese río nace cerca de Manaos, de la unión del *Solimões* (así le llaman al Amazonas que viene del Perú) con el río Negro. Obviamente, si no se reconoce la existencia de ese río fuera de Brasil, el Amazonas resulta cortísimo. Los profesores primarios brasileños, como hasta ese artículo hace evidente, normalmente enseñan que ese río nace en su país (ver «O maior rio do mundo. Pesquisadores brasileiros determinam a região onde fica a nascente do Amazonas... Professores ignoram extensão» [«El río más grande del mundo. Investigadores brasileños determinan la región dónde nace el Amazonas... Profesores ignoran su extensión»], en *Dominical Mais!*, FSP: 30.04.95.

<sup>42</sup> Ver por ejemplo Isachsen: 135-36 y *The New Enciclopedia Britannica*, vol. 7: 813 y vol. 12.99. El Marañón tiene una longitud aproximada de 1.800 Kms; el Ucayali tiene casi 3.000 Kms.

<sup>43</sup> Por ejemplo, el *Mapa de Vegetação do Brasil* llama a ese río, en su recorrido antes de entrar a su territorio, *Marañón* (ver Secretaría de Planeamiento). Y el mapa del *Projeto Radambrasil* hace lo mismo, cambiando a Solimoes al pasar a Brasil (ver Ministerio das Minas e Energía). Todo esto se hace aún más evidente cuando percibimos que, en el *Britannica Atlas*, el río Amazonas es llamado así desde su nacimiento en el Perú (ver *Britannica Atlas*:38), en tanto que en *Geopedia*, que es la versión brasileña de ese atlas, es llamado así: «*Amazonas (Marañón)*» (ver *Geopedia*, volumen II: 22, 25 y 38).

## ENRIQUE AMAYO

¿Por qué esa diferencia entre la cartografía brasileña y la internacional? ¿Por qué esa diferencia con la geografía e historia? Sabemos que los nombres *no son gratuitos*: tienen significado, sentido y propósito. Si ni la geografía ni la historia justifican que Brasil no acepte el uso del nombre del río Amazonas fuera de ese país, entonces la respuesta al *porqué* de eso tal vez *no esté* en esas disciplinas y *sí* en la geopolítica. Pero ese es un tema que merece un tratamiento especial, escapa a los alcances de este estudio y por eso no lo intentaremos aquí.

Con el nombre de Amazonas, ese río (conocido en quechua con una palabra que significa «padre de los ríos»), corre en el Perú por casi 700 kilómetros (los últimos 150 Kms. los comparte con Colombia) antes de entrar en Brasil. Como información adicional a todo esto vale decir que el Perú tiene 2,823 Kms. de frontera con Brasil; de los diez países que limitan con este último, sólo Bolivia tiene más kilómetros de frontera común.

### 1. Las carreteras existentes

Es importante decir aquí que es falsa la idea, bastante generalizada en Brasil, de que no existen carreteras que unan la Amazonía con el Pacífico; en el Perú existen tres vías (llamadas de penetración)<sup>44</sup>. Ninguna de estas carreteras es asfaltada en todo su recorrido; un porcentaje pequeño lo es y el resto es una mezcla de afirmadas, sin afirmar y apenas

<sup>44</sup> Ver mapa n° 3, en los anexos. Desafortunadamente no tenemos a mano uno mejor; las líneas punteadas y quebradas muy delgadas indican carreteras. Obsérvese que es especialmente confuso en el Norte, pues allí la línea gruesa que se ve hasta las cercanías de Brasil (y que continúa con una línea punteada, paralela al Amazonas) es el trazo del posible sistema intermodal que propone el autor del libro de donde sacamos este mapa. Esa línea está casi cubriendo las carreteras existentes desde puertos de la costa pacífica hasta la Amazonía.

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

carrozables<sup>45</sup>. En verdad son carreteras muy estrechas (generalmente para un solo carro, yendo en un solo sentido), en pésimo estado de conservación (parecidas a la brasileña BR-364 al atravesar Acre), pues funcionan, en su parte amazónica, cuando llueve poco, o sea, dos o tres meses por año y nada más, *pero existen*<sup>46</sup>. Como lo vimos anteriormente, entre Brasil y el Perú ya hay acuerdos bilaterales para la construcción de carreteras. Y dentro del TCA se sugirió la creación de 14 corredores que aceptan el sistema intermodal y que cruzarían la cuenca amazónica en varios sentidos. Uno de esos corredores (sobre el que ya existe un acuerdo) es el de Assis-Brasil-Iñapari, con una probable extensión que vincularía Cruzeiro do Sul a Pucallpa. Así, lo que *prácticamente no existe* son las carreteras de unión definitiva de Brasil con el Perú. O sea, que el *trecho* desde Assis-Brasil a Iñapari, por su estado muy precario, difícilmente podría decirse que existe. El de Cruzeiro do Sul a Pucallpa, hasta donde sabemos, continúa como proyecto.

## 2. Problemas específicos de la carretera en el Perú

### 2.1. Problema eco-geográfico

La carretera, para llegar al Pacífico (corriendo del Este al Oeste), tendría que *cortar todo lo ancho* de los Andes, pues ellos atraviesan el Perú de Sur a Norte. Son tres cordilleras gigantes que tienen un promedio aproximado de 450 Kms. de ancho y más de 3,000 m.s.n.m.<sup>47</sup>. Los Andes contribu-

<sup>45</sup> Ver mapa Vial del Perú, en la bibliografía.

<sup>46</sup> Una idea sobre el estado lamentable de estas carreteras (si así podrían llamarse) puede obtenerse viendo el artículo ya citado «O Desafío do Oeste...», en GR. N° 60.

<sup>47</sup> Ver la figura n° 4 - Perfiles del Perú; allí se muestran cinco cortes de la cordillera de los Andes del Perú que, mirando de abajo hacia arriba, van del extremo sur al extremo norte.

## ENRIQUE AMAYO

yen de manera determinante a la enorme variedad natural del Perú. Destacados investigadores han mostrado que el Perú es un país marcado por la extraordinaria diversidad y heterogeneidad<sup>48</sup>. Los Andes son la columna vertebral que explican esa extraordinaria diferenciación en un territorio relativamente pequeño. En este sentido, vale mencionar a Koppen, quien clasifica para el mundo *once tipos principales de clima*; de ellos el Perú tiene ocho: selva tropical, sabana, estepa, desierto, templado moderado lluvioso, frío boreal, tundra seca de alta montaña y nieve perpetua de alta montaña<sup>49</sup>. Según el *Sistema de Holdridge*, el mundo tiene *siete regiones latitudinales* (el Perú posee tres) y *siete pisos altitudinales* (el Perú los posee todos); además, según el mismo Holdridge, nuestro planeta posee *doce provincias de humedad* (el Perú tiene diez) y *103 zonas de vida* (de las que el Perú tiene 84)<sup>50</sup>. El Perú ocupa tan sólo el 0.87% de la superficie de la tierra, pero allí están representadas el 84% de las zonas de vida del globo<sup>51</sup>.

Entonces, pocos países del mundo son tan variados como el Perú; en él resalta su extraordinaria diferenciación eco-geográfica. En relación a la carretera de la Amazonía al Pacífico, ella tendría que cruzar casi toda esa diversidad y, específicamente, en los Andes tendría que atravesar grandes alturas.

### 2.1.1. *Megadiversidad geográfica y problemática tecnológica*

Esa gran diversidad es un problema para la *adaptación* de los hombres (sobre todo de los no-andinos) a cambios regionales y climáticos muy intensos y al trabajo, por períodos largos, en grandes alturas. También es un problema *téc-*

<sup>48</sup> Por ejemplo, Brack: 158-62.

<sup>49</sup> INP: 137-38.

<sup>50</sup> Caballero: 31-32.

<sup>51</sup> Pachamama: 3.



## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

*nico*, pues, normalmente, las máquinas no fueron proyectadas para trabajar en condiciones tan extremadamente variadas, especialmente en la altura. Es claro que los peruanos ya avanzaron en ese proceso de adaptación de hombres<sup>52</sup> y máquinas (al hacer sus pequeñas carreteras). Los hombres andinos y la adaptación tecnológica (esta última, repetida en una escala mucho más grande y contando con mejores condiciones) serán fundamentales para la construcción exitosa.

Actualmente no hay nada que esté siendo construido que, por sus dimensiones, pueda servir como referencia a lo que serían los trabajos en esa carretera. Hasta donde sabemos, lo más parecido estaría constituido por la construcción de los ferrocarriles peruanos; pero ellos fueron hechos en el siglo XIX. Para tener alguna referencia, vale recordar su significado. En el momento cumbre de las construcciones ferroviarias en el Perú, en 1872, laboraban simultáneamente entre 20 y 25 mil trabajadores; o sea, en una escala desconocida hasta entonces en América Latina<sup>53</sup>. Sólo la hechura del ferrocarril central se afirma que costó diez mil vidas<sup>54</sup>. En el proyecto original (que nunca se terminó), el ferrocarril central tenía que llegar, con un ramal, hasta lo fundamental de la Amazonía peruana; llegó apenas a sus inicios. El central es considerado, por la Real Sociedad Ferroviaria Británica, como la obra prima de la ingeniería ferroviaria mundial. Pero, para nuestro tema, el más

<sup>52</sup> En la *medicina de altura* es que la medicina peruana hizo contribuciones originales a la medicina universal; esas contribuciones se hicieron estudiando las transformaciones del hombre andino para adaptarse (vivir, producir y reproducir) a grandes alturas, donde el oxígeno es escaso (Cueto: 153-90). La medicina de altura fue el «padre» de la medicina espacial.

<sup>53</sup> Rippy: 44. Uno de los que fueron construidos entonces, «el ferrocarril central, es, desde el punto de vista de la ingeniería, tal vez el ferrocarril más importante del mundo» (*Anglo American...* 1940:33). Ese ferrocarril no sólo sube casi hasta las nubes, también atraviesa los Andes casi de parte a parte.

<sup>54</sup> Rippy: 43.

## ENRIQUE AMAYO

importante es el ferrocarril del Sur. Esto porque, como es grande la posibilidad de que la carretera al Pacífico sea por el Sur peruano, en muchas partes correría casi paralela a este ferrocarril<sup>55</sup>. El del Sur también llega hasta los inicios de la Amazonía.

Los ferrocarriles peruanos no sólo están entre los logros más admirables de la ingeniería ferroviaria mundial, también están entre los más costosos. Cuando fueron construidos se decía que cruzaban los Andes por encima de las nubes, y muchos críticos contemporáneos de su construcción manifestaron que el verdadero logro no era cruzar los Andes a más de 5,000 metros de altura, sino haber obtenido contratos que pagaban 40 mil libras esterlinas por milla<sup>56</sup>.

Serían enormes los problemas que confrontar para construir una carretera que tendría que resistir un tráfico intenso y de gran carga, o sea, de unos 100 mil camiones

<sup>55</sup> El Ferrocarril del Sur. «Los territorios que atraviesa, desde un punto de vista histórico [y geográfico] están entre los más importantes de Sudamérica» (*Anglo-American...* 1940:33). Tendría que considerarse muy seriamente la posibilidad de usar este ferrocarril como parte de un sistema intermodal para unir la Amazonía al Pacífico; es claro que, para cumplir con ese propósito, el ferrocarril del Sur tendría que ser totalmente actualizado. Es conocido que el ferrocarril causa mucho menos impacto ambiental que la carretera y permite una mejor planificación del espacio que sería cruzado por él.

<sup>56</sup> Amayo 1988a: 247-48. Cuando se construyeron los ferrocarriles peruanos, los contratistas (especialmente el más importante, el estadounidense Henry Meiggs, a quien la historia conoce como «el Pizarro yanqui») desataron un proceso de corrupción (para conseguir los contratos) sin precedentes hasta entonces en la historia peruana. Por ejemplo, 40 mil libras esterlinas significaba pagar muchas veces más, por milla, que lo que se pagó en EE UU al construirse el ferrocarril del Atlántico al Pacífico. Era elevadísimo porque Meiggs todo lo que pagaba para corromper simplemente lo añadía al precio final. Ese precedente histórico no puede repetirse y por eso hay que tener mucho cuidado con multinacionales como la Odebrecht. Los precios altísimos fueron responsables de que el Perú no terminara nunca sus proyectos ferroviarios, ya que quebró económicamente.

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

por año de 30 TM cada uno<sup>57</sup>. De optarse por la carretera, al igual que cuando se construyeron los ferrocarriles, ello significaría la realización de verdaderas contribuciones mundiales tanto a la ingeniería de construcción de ese tipo de vías como a la mecánica de máquinas para el trabajo en grandes alturas. En ese nivel sería importante, para el Perú y Brasil, contar con la colaboración y la transferencia de tecnología de los EE UU y Japón.

Los costos de construcción serían enormes. Por su complejidad geográfica, nadie debería sorprenderse si los costos por kilómetro resultaran en el Perú mucho más caros que en Brasil.

### 2.2. *Problema arqueológico*

Si no se tomaran los debidos cuidados, la carretera podría destruir locales de valor incalculable para el género humano, dado que el Perú (especialmente su parte sur) es el corazón de la cultura andina (incaica y pre-incaica). En este país, que tiene aproximadamente 80 siglos de historia agrícola y 40 de urbana, todavía no ha descubierto todos los lugares importantes de las numerosas culturas pre-hispánicas que lo habitaron. Con frecuencia en su territorio se hacen descubrimientos arqueológicos importantes. Entonces, la construcción de la carretera al Pacífico, que sería una obra gigantesca, podría arrasar con algunos lugares arqueológicos, desconocidos hasta hoy, que podrían ser únicos para la cultura de América y del mundo. Esto no es una exageración, pues en los últimos años el Perú ha vivido un «boom» de descubrimientos con pocos precedentes en la arqueología e historia americana. Por ejemplo, en 1987, en la costa norte se descubrió la tumba no saqueada más rica del Nue-

<sup>57</sup> «Brasil-Perú: un gran proyecto. Entrevista con el embajador de Brasil», en QH, N° 71:63.

ENRIQUE AMAYO

vo Mundo, la del *Señor de Sipán*<sup>58</sup>. Dos años después, allí mismo, se descubrió otra tumba aún más rica, la del *Viejo Señor de Sipán*<sup>59</sup>. Y los hallazgos continúan. Ahora, es cierto que los descubrimientos mencionados están en el Norte, bien lejos del Sur peruano, región que tiene grandes posibilidades de ser la escogida para que por allí se construya la carretera, pero nadie debería sorprenderse si en cualquier momento, en cualquier parte del territorio peruano, otros descubrimientos extraordinarios se realizan. Junto a esas enormes posibilidades arqueológicas, es importante considerar otros bienes tanto o más valiosos. Por ejemplo, en Madre de Dios (territorio que, probablemente, sería cruzado por la carretera) está la *Reserva de Biósfera del Manú*, de 18,812 Kms<sup>2</sup>. Esa reserva, por su importancia arqueológica, antropológica y especialmente ecológica, tiene la clasificación más alta dada por la UNESCO, o sea, es también *Sitio de Patrimonio Mundial*<sup>60</sup>. No podría aceptarse, entonces, la construcción de una carretera si antes no se hace un estudio riguroso de impacto ambiental, a lo largo de todo el territorio por donde ella pasaría, para evitar la destrucción de bienes tal vez únicos, de valor incalculable para la humanidad.

<sup>58</sup> «Discovering the New World's Richest Unlooted tomb», «Into the Tomb of a Moche Lord» y «Unravelling the Mystery of the Warrior Priest», en NG, vol. 174, N° 4, octubre 1988: 510-15, 516-50, y 551-555.

<sup>59</sup> «The Moche of Ancient Peru. New Tomb of Royal Splendor», «Maesterworks of Art Reveal a Remarkable Pre-Inca World» y «Enduring Echoes of Peru's Past», en NG. vol 177, N°6, junio 1990: 2-16, 17-33 y 34-49. Esa tumba, por su riqueza, fue llamada también de «el *Tutankamón* americano».

<sup>60</sup> Y lo es porque Manú, por «su representatividad de muchos ecosistemas, entre los 4,000 m.s.n.m. y los 300 m.s.n.m., le asegura su diversidad genética asombrosa... por el momento sin parangón en el mundo» (Dourojeanni: 320).

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

### 2.3. Movimientos guerrilleros como Sendero Luminoso

Desde inicios de los años 80, en el Perú comenzaron a actuar dos movimientos guerrilleros: el Partido Comunista del Perú «Sendero Luminoso» (SL) y el Movimiento Revolucionario «Túpac Amaru» (MRTA). Ambos, especialmente a partir de setiembre de 1992, fueron duramente golpeados, pero, hasta ese mes, el más activo, violento y sangriento (del Perú y probablemente del mundo de entonces) era SL<sup>61</sup>. Actualmente resulta difícil imaginar que SL logre alguna vez su objetivo final de largo plazo, que era, obviamente, tomar el poder a través de la «guerra popular revolucionaria», que destruiría el «viejo orden» reemplazándolo por el «nuevo orden» de lo que se llama «nueva democracia». No obstante, aunque derrotado estratégicamente, SL está lejos de desaparecer. Por tanto, este grupo podría continuar desarrollando sus acciones de destrucción y el sabotaje de la infraestructura: luz, vías férreas, puentes, carreteras, etc.<sup>62</sup> Y, con la geografía tan complicada del Perú, el sabotaje es fácil; es casi imposible dar una protección adecuada permanente. La carretera hacia el Pacífico, si se construyera, tendrá que plantearse en serio ese problema de seguridad.

Junto a lo anterior, importa considerar lo siguiente: la acción de SL desencadenó en el Perú procesos de militarización y violencia (especialmente en su Amazonía) desco-

<sup>61</sup> Como un intento hecho para entender a SL, véase Amayo: 1988b. La violencia de SL es un hecho histórico comprobado. Por ejemplo, frente a su incapacidad para, por medios democráticos, obtener el apoyo de organismos sindicales y de masas, SL recurrió, para su control, a métodos cada vez más represivos, genocidas y totalitarios. Los asesinatos inmisericordes de María Elena Moyano (recuérdese que su cuerpo fue dinamitado) y de Bárbara D'Achille (ella fue muerta a pedradas) son sólo dos pruebas más de lo que acabamos de informar.

<sup>62</sup> La escala de esa destrucción, tarea en la cual SL mostró maestría, es una de las principales responsables de la terrible crisis económica del Perú de hoy.

## ENRIQUE AMAYO

nocidos en su historia reciente. En ese contexto EE UU ha ejercido grandes presiones para que el Perú ampliara el margen de intervención (policial y militar) de esa potencia mundial en ese área. Creemos que si el «Presidente Gonzalo» y el comité central de SL no hubieran sido capturados en setiembre de 1992, la presencia de EE UU en el Perú habría llegado, probablemente, a tener una escala sin precedentes en América del Sur. EE UU podría haber conseguido «*de facto*» un gran poder de decisión sobre toda la cuenca amazónica. Así, bajo el pretexto de combatir la guerrilla y el narcotráfico, EE UU podría haber aumentado su control sobre partes claves de América del Sur (por ejemplo, sobre las nacientes del gran río), como parte de su estrategia de siempre, de mantener su hegemonía indiscutida sobre toda la región latinoamericana.

Vale lo dicho anteriormente para entender algunas acciones fundamentales, relativamente recientes, de las fuerzas armadas de los países amazónicos, especialmente de Brasil y el Perú. Pero ese es un tema que escapa a los propósitos de este trabajo. Esperamos poder tener otra oportunidad para desarrollarlo.

### 2.4. *Narcotráfico*

El Perú es el primer productor mundial de hojas de coca (materia prima de la cocaína, pero que no es esa droga)<sup>63</sup>. Este país tiene también los más grandes territorios que constituyen el habitat natural de esa planta; en su mayoría están localizados en la selva alta (parte de la Amazonía).

La coca es un producto fundamentalmente amazónico. Actualmente hay decenas de miles de familias campe-

<sup>63</sup> La diferencia entre las hojas de coca (a las que llamaremos simplemente coca) y la cocaína es la misma que existe entre la uva y el vino: para que la una se transforme en la otra, en el medio hay un proceso de transformación *químico*, o sea, hay un cambio de *calidad*.

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

sinas envueltas en su cultivo, en centenas de miles de hectáreas de las mejores tierras del Perú (las que, como se sabe, son rápidamente destruidas por ese plantío). Es conocido que la mafia, fundamentalmente colombiana, controla la compra de la producción de la coca e impone los precios. Para combatir a esa mafia, en el gobierno peruano lentamente fue cristalizando una opción que sostenía que solamente con cultivos alternativos a la coca (que tendrían que tener mercados seguros, especialmente en EE UU) y con un programa integral de desarrollo (para lo cual se necesitaba dinero) podría ganarse la guerra. Esta concepción, en el fondo, vino a coincidir con la posición que, desde hacía mucho tiempo, era sostenida por los grupos más lúcidos del Perú, posición que, en nuestra opinión y en sus rasgos generales, pasó a ser compartida por el poder ejecutivo peruano a partir de la presidencia de Fujimori. Pero en eso *no coincidía* el principal aliado del Perú, EE UU. Para la administración de ese tiempo, de Bush, la militarización (*no* el desarrollo) era lo fundamental. Y eso era sostenido tan firmemente por esa administración que hasta tenía planes para *montar un ejército interamericano* que, con la disculpa de combatir guerrilleros y narcotraficantes, podría intervenir en cualquier país de Latinoamérica. Posteriormente, la captura del líder de SL en septiembre de 1992 y la derrota de Bush produjeron un cambio en la actitud de EE UU. Parecería que la opción militar fue abandonada. Esto se manifiesta en la disminución y retiro de los elementos de seguridad de EE UU (personal militar y/o policial tecnológico, aviones-radares) de la Amazonía peruana. Desde entonces, ese país, en relación a lo que acabamos de mencionar, parece tener una política no clara.

Tal vez, la existencia de esa política no clara significa que la peligrosa opción militarizadora de Bush aún no ha sido descartada totalmente y que, por lo tanto, continúa latente; por eso, vale la pena analizarla brevemente.

¿Por qué los EE UU de Bush se empeñaban en la política y planes referidos anteriormente? En nuestra opi-

## ENRIQUE AMAYO

nión, porque el combate a las guerrillas y al narcotráfico eran funcionales a su política global, que pasa por la expansión hegemónica y control de América Latina. Por eso es que la administración Bush *no tomaba en serio* los proyectos de desarrollo como manera efectiva de combatir el narcotráfico y las guerrillas. Y esto era así porque, si esos proyectos hubiesen tenido éxito en su aplicación, habrían terminado con las disculpas para la intervención de EE UU; además, su éxito habría disminuido el margen de dependencia del Perú. También era así porque, para que esos proyectos funcionasen, se necesitaba dinero contante en gran cantidad, junto con mercados seguros (principalmente en EE UU). Y este país (lo demuestra su actitud ya descrita frente a la carretera), si no tiene dinero, hace de todo para evitar que otros, por ejemplo Japón, inviertan en áreas que considera claves para mantener su hegemonía. Mantener la hegemonía hace lógicos al ejército interamericano y la militarización del combate a las guerrillas y al narcotráfico. Y hace lógica también la presión de EE UU sobre el Perú, Brasil y todos los países de América Latina para que acepten agentes de la Drug Enforcement Agency (DEA) para combatir el narcotráfico. La DEA trabaja para el éxito de su país y, es obvio, la actividad de esa agencia está coordinada con la de los otros servicios de inteligencia de EE UU, los que, en conjunto, sirven para defender lo que su Estado considera como sus verdaderos intereses. Así, la DEA es también funcional a la política norteamericana hegemónica y de control.

Pero el asunto no estaba sólo en la esfera policial (de los agentes), iba más allá. EE UU trabajaba para que el Perú recibiera cantidades crecientes de entrenadores militares. Y más que eso: para combatir al narcotráfico y a la guerrilla, trabajaba para que el Perú aceptara la construcción de mayores fuertes militares (donde se haría el entrenamiento policial también), usando como referencia el de Santa Lucía, en la selva peruana. Es decir, a través del Perú (y de Bolivia, donde esos entrenadores fueron una ominosa realidad), EE UU buscaba poner un pie directo en las na-



## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

cientes del río Amazonas, y ellas, como se sabe, tienen una importancia estratégica capital. Parece que EE UU se preparaba para transformarse en un actor de primer orden en el gran teatro de operaciones de la cuenca amazónica, en el que finalmente ésta se transformaría. Así, en el supuesto de que el estado peruano colapsaría por la acción simultánea de la guerrilla y el narcotráfico, EE UU habría tenido asegurada su presencia en el gran teatro de operaciones de la cuenca amazónica y, más precisamente, en la carretera desde la Amazonía brasileña al Pacífico peruano.

Por todo eso, la captura del «Presidente Gonzalo» y su comité central tienen, en relación no sólo a la carretera sino principalmente al probable destino de intervención y guerra en el Perú y en los otros países amazónicos, importancia histórica, porque, a partir de entonces, el cuadro descrito anteriormente comenzó a mudar radicalmente.

## VII. POSIBLES PROBLEMAS ENTRE EL PERÚ Y BRASIL

Existen algunos fenómenos que, de no ser bien trabajados para resolverlos o de no tenerse conciencia de su existencia, podrían evolucionar hasta transformarse en problemas que dificultarían la vinculación directa entre el Perú y Brasil. Transformados en problemas, podrían degenerar hasta en cuestiones fronterizas. Una de las intenciones de este artículo es contribuir a evitar esos problemas y, si fuera posible, a resolverlos antes de que se inicien; por eso, actuando así, se estaría contribuyendo también al proceso de una real integración sudamericana que, para ser efectiva, tiene que ser *no-hegemónica*<sup>64</sup>. Por todo esto es importante enunciar esos posibles fenómenos.

<sup>64</sup> Es nuestra opinión que el fin de la guerra fría trae la posibilidad de construir un nuevo tipo de relaciones entre estados, basadas en la no-hegemonía. Esas relaciones, hasta hoy, se basaron en el modelo

## ENRIQUE AMAYO

Opinamos que hay fenómenos de naturaleza estructural que, de no ser controlados, pueden llegar a generar hasta problemas fronterizos entre el Perú y Brasil. Y son problemas complejos porque, en gran medida, son consecuencia de la manera como esas sociedades se han organizado. Por su complejidad, cada uno de ellos en sí mismo constituye auténtico y fértil fenómeno para ser investigado. Siendo así, aquí se hace imposible estudiarlos y por eso sólo mencionaremos algunos de los principales. Estos son: el «*garimpagem*» (búsqueda de metales y piedras preciosas, especialmente siguiendo los ríos), la guerrilla y el narcotráfico. En este trabajo apenas resta decir que el «*garimpagem*» es un fenómeno fundamentalmente brasileño, la guerrilla era principalmente peruana y el narcotráfico es un complejo multinacional. La carretera, obviamente, podría contribuir para que algunos de esos fenómenos se transformen hasta en problemas fronterizos.

Pero existen otros fenómenos, menos complejos en nuestra opinión, y que por eso sí podremos estudiarlos bre-

hegemónico, o sea, en última instancia, en el uso de la fuerza. Sólo relaciones no-hegemónicas serán de largo plazo, pues asegurarán la paz y transformarán en realidad el principio del Derecho Internacional de igualdad entre todos los estados, independientemente de su tamaño y fuerza. Después de la guerra fría, la Seguridad Nacional Comprensiva (SNC) de Japón tiene la oportunidad para transformarse en realidad o no; ella va un poco en el sentido que estamos proponiendo, ya que propugna el «liderazgo compartido». Claro, es el liderazgo compartido de las grandes potencias sobre el mundo que, para ser tal, tiene que renunciar al uso de la fuerza (y, por tanto, a la guerra) entre ellas. Esa es una enorme ventaja sobre el modelo anterior, aunque, sin embargo, mantiene la desigualdad entre el pequeño grupo de grandes potencias por un lado y las demás, la mayor parte, por el otro. En este contexto, e independientemente de si Japón tiene éxito o no con la SNC, América del Sur, que ha dado ejemplos que después evolucionaron hasta transformarse en normas internacionales (por ejemplo, ella inició la lucha por el derecho soberano de los estados sobre las 200 millas de sus mares limítrofes), podría generalizar el uso de un modelo integrador no-hegemónico, centrado en la búsqueda permanente de los beneficios mutuos; un modelo así aseguraría su vigencia casi ilimitada, porque también aseguraría la paz.

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

vemente aquí. Son, creemos, menos complejos y su característica es que son super-estructurales. Están relacionados con la visión que se tiene sobre la utilidad de la carretera, o sea, para qué serviría. En el caso de Brasil, esa visión, que en nuestra opinión es muy importante, *tácitamente está vinculada a la concepción que se tiene del otro país por dónde pasaría la carretera*<sup>65</sup>. Es una visión, como veremos, construida en base a información muy pobre; por lo tanto, con información más rica es probable que ella cambie.

En Brasil está generalizada la idea de que la carretera tiene que servir para sacar su producción al Pacífico, para así economizar, al hacerla llegar a Japón, al Noroeste asiático y a la costa occidental de EE UU a precios más competitivos. La prensa brasileña refleja algunas posiciones de sectores de su clase dirigente que, frecuentemente, expresan la idea de que la carretera simplemente tiene que servir para *dar salida* («*escoar*» en portugués) a su producción hacia un puerto en el Pacífico, el cual servirá como mera plataforma de exportación<sup>66</sup>. Una variación de esa idea es la que

<sup>65</sup> En nuestra opinión, en el caso del Perú la carretera no trae implícita una visión de Brasil y por eso no vamos a profundizar aquí en ella. Solo diremos que, independientemente de la carretera, creemos (no lo hemos investigado) que en el Perú se tiene una visión positiva de Brasil. O sea, que es visto como más grande, absolutamente latinoamericano, con menos problemas que el Perú, pero que, a pesar de las diferencias, no es esencialmente distinto. Esta visión, en términos generales, nos parece que es la que todo el mundo hispanoamericano tiene de Brasil.

<sup>66</sup> Como ejemplo: «Es una lucha contra lo que los empresarios [de Mato Grosso] llaman la dictadura del Atlántico, [pues] será la única salida al Pacífico e integrará los países latinoamericanos... Toda la producción del Centro-oeste [de Brasil] y de [su] Amazonía saldrá [escoará] hacia el Pacífico...» («Mato Grosso quer rota para o Pacífico», en OESP: 04.09.88). Otro ejemplo: «La BR - 364 es el eje vital de integración del estado [de Acre] y camino natural de salida de las exportaciones brasileñas vía Océano Pacífico a través de los puertos peruanos» («BR -364 ligará Acre a América Latina», en OG: 13.02.90). Obsérvese que este último artículo, de una página, fue hecho por OG con apoyo oficial de gobierno del Acre. Allí puede leerse: «es de gran importancia para Brasil un puerto

## ENRIQUE AMAYO

dice que lo que Brasil necesita es un *corredor* hacia el Pacífico, hasta puertos que *cobren precios baratos por derechos aduaneros*, pues esto lo tornaría competitivo en el mercado del Oriente<sup>67</sup>. Otra vertiente dice que Brasil *debe* tener una salida en el Pacífico para ser más competitivo, evitando así el Canal de Panamá, porque *necesita* acortar distancias en relación al Occidente de EE UU y a Asia<sup>68</sup>. Alrededor de lo mismo, la *Folha de Sao Paulo* informaba que, cuando en 1989 el Congreso Nacional Brasileño debatió esa carretera, muchos congresistas se referían a ella como la *carretera Acre-*

de ligazón con el Pacífico, que nos dé acceso a los grandes compradores del hemisferio norte.» Y también: «la plataforma en el Pacífico permitirá el comercio con Japón.» El título de un recuadro, al final de la página, dice: «Trayecto debe tomar en cuenta los objetivos nacionales (de Brasil)». Ahora, en el Perú no debería sorprender mucho que la prensa brasileña, desafortunadamente, piense así. Lo que sí debería sorprender es que algunos de sus políticos y diplomáticos piensen lo mismo. Y estos algunos no son cualquiera, forman parte de los peruanos que precisamente tienen que negociar con Brasil. Obviamente, pensando así, difícilmente defenderán los intereses de largo plazo del Perú (que, en ese nivel, pienso que coinciden con los de Brasil). Aquí no podemos citar los nombres de esos algunos, porque sus opiniones fueron expresadas en conversaciones privadas.

<sup>67</sup> En un artículo de una página, que da cuenta de una reunión de 300 empresarios, autoridades y gobernadores de algunos estados brasileños que participaron del seminario «A saída do Brasil para o Pacífico», patrocinado por la Confederación Nacional de Industrias de Brasil en Porto Velho, podía leerse lo siguiente: «un corredor de exportación hasta el Pacífico y fletes marítimos más baratos colocarían los productos brasileños en los mercados de Indonesia, Malasia, China y Japón a precios bastante competitivos. Ese comercio podría inducir al Centro-oeste [brasileño] a una producción de granos nunca vista» («Rumo ao Pacífico. Estrada para o Perú já tem trajeto definido», en FSP: 28.10.90). Y también: «la carretera binacional construida puede abrir el mercado oriental a Brasil, a través del Pacífico» (Trilha da aventura. Da Amazonia peruana ao gelo dos picos andinos», en GR, N° 60, octubre 1990:76).

<sup>68</sup> Un artículo decía: «Brasil debe tener una salida al Pacífico, dijo Amato, quien organizó un seminario de la Confederación Nacional de Industrias [de Brasil] para promover la carretera. La idea, según explicó, es conseguir una ruta directa para la exportación de productos forestales brasileños a la costa oeste de EE UU y a Japón, evitando el Canal de

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

*Tokio*<sup>69</sup>. Todo lo anterior son variaciones del mismo tema. O sea, los territorios sobre los cuales se tiene que pasar importan sólo porque son la inevitable zona de paso de Brasil para lograr su objetivo de comunicarse con lo que realmente vale: el Noroeste asiático y la costa occidental de EEUU. En otras palabras, el territorio por donde se pase vale sólo por eso, por ser zona de paso de Brasil. *En sí mismo él no importa, porque no tiene casi nada*. El extremo de esta posición es la última, aquella que apareció nada menos que en el Congreso Nacional Brasileño, pues al hablar de la *carretera Acre-Tokio* está diciendo que entre esos dos puntos *no hay nada*, o sea, que el Perú, con sus intereses y recursos, *simplemente no existe*. Parece obvio que posiciones así podrían transformar cualquier proyecto, por bueno que sea, en innegociable. Nosotros, por experiencia propia, sabemos que no sólo sectores fundamentales de la sociedad civil peruana están contra posiciones arrogantes y absurdas como las arriba mencionadas, sino también de Brasil.

En la Universidad Federal de Porto Alegre, en julio de 1990, en la reunión de la insigne *Sociedad Brasileña para el Progreso de la Ciencia (SBPC)*, a la que nos honramos en pertenecer, participamos en una mesa redonda. Allí, dentro del espíritu tan democrático que la caracteriza, criticamos públicamente las ideas enumeradas arriba, pues su persistencia podría generar dificultades. El coordinador de esa mesa, el eminente geógrafo Dr. Aziz Ab'Saber, actual

Panamá» («Se abre polémica en Brasil ante el proyecto vial Acre-Perú», en EC: 30.12.90; allí mismo se decía que Mario Amato era «presidente de la poderosa Federación de Industrias del estado de Sao Paulo»). Y en una publicación oficial podía leerse: «Brasil, que sólo tiene la mitad del territorio y de la población del [sub] continente [sudamericano], necesita del acceso a puertos del Pacífico para acortar en más de nueve mil kilómetros el transporte de su carga marítima hasta el Este de Asia» (Governo del Estado de Mato Grosso:3).

<sup>69</sup> Desafortunadamente perdimos ese pequeño artículo, pero, si la memoria no nos falla, fue publicado en octubre de 1989. Los congresistas brasileños la denominaron así en son de burla.

## ENRIQUE AMAYO

presidente de la SBPC, conocía bien nuestra posición y precisamente por eso nos había invitado personalmente. El, como la mayoría del distinguido público asistente, aceptó nuestras críticas. Posteriormente hicimos lo mismo en Lima, en una entrevista de la revista *Quehacer*<sup>70</sup>. Esta revista, en su número siguiente, publicó una entrevista hecha al embajador entonces de Brasil en el Perú; allí, él decía que no se trataba de que el Perú fuera una zona de paso sino de que juntos, el Perú y Brasil, realizaran «un amplio y complejo programa de integración de toda una región»<sup>71</sup>. Entonces, la diplomacia parecería que tiene un proyecto que sí contemplaría los intereses mutuos de esos países, lo que es ideal. Pero, en los últimos tiempos, en Brasil no se ha hablado casi de la carretera y, cuando se ha hecho, normalmente ha sido en los criticables términos ya mencionados. Por ejemplo, el 6 de abril de 1992, el ex-ministro de Medio Ambiente de Brasil, José Goldemberg, en circunstancias en que coordinaba la organización de la ECO-92, tocó el tema. Dijo que la carretera a través del Perú sería importante porque Brasil necesitaba sacar (escoar) su producción<sup>72</sup>.

Regresando al Perú, es claro que el país tiene proyectos y recursos, además de sectores de su sociedad civil organizados, movilizados y conscientes de sus intereses. Pero aquí no podemos dedicarnos a explicar eso *in-extenso*. Baste decir que, por ejemplo, en relación con la carretera, en declaraciones a la *Folha de Sao Paulo*, el ex-embajador del

<sup>70</sup> «Entrevista, de Brasil a Japón pasando por el Perú. Una entrevista con Enrique Amayo, por Alberto Adrianzén», en QH, marzo-abril 1991, N° 70: 72-80.

<sup>71</sup> «Brasil-Perú. Un gran proyecto de integración. Entrevista con el embajador de Brasil, por Alberto Adrianzén», en QH, mayo-junio 1991, N° 71: 62-66.

<sup>72</sup> Estas declaraciones las hizo en el programa «Roda Viva» del Cana 12, TV Cultura de Sao Paulo. La *Folha de Sao Paulo* informó sobre una parte de esas declaraciones («Goldemberg defende rodovía Acre-Pacífico. BR - 364 cruzaria 36 áreas indígenas», en FSP: 08.04.92).

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

Perú en Brasil, Hugo Palma, expresaba bien lo que círculos influyentes del Perú esperan de esa carretera. El decía que ella podría ser «el dínamo del desarrollo de vastas regiones peruanas»<sup>73</sup>. Por su parte, el ex-embajador de Brasil en el Perú mostraba estar bien informado de los recursos de este último país, especialmente de aquellos que la carretera podría transformar en importantes y accesibles para el primero<sup>74</sup>. Mencionaré algunos que podrían ayudar al desarrollo de los estados brasileños relativamente cercanos del Perú, *gas*: el Perú tiene gigantescas reservas en Camisea, territorio más o menos próximo de Brasil, en ese recurso superan al Perú, en toda Sudamérica, sólo Venezuela (que en eso es una potencia mundial) y Argentina; *cemento*: el Perú podría satisfacer, a precios más baratos por la corta distancia relativa, la demanda del Noroeste brasileño, aumentando su producción en Cusco o Puno (el Noroeste no produce cemento y tiene que traerlo desde el muy distante Sao Paulo); *fosfatos*: el Perú es una potencia mundial en ese *abono natural*, podría satisfacer la demanda de abonos de una agricultura intensiva, especialmente de granos, de las inmensas semi-pampas o «cerrados» del Mato Grosso, que tienen inmensas posibilidades para expandirse. Los fosfatos evitan muchos de los problemas derivados del uso de abonos artificiales.

Si bien todo lo anterior es cierto, también lo es que el Perú todavía no ha superado una de las peores crisis de su historia, pero casi ningún país de América Latina, especialmente desde la década de los 80, quedó libre de ese flagelo. La diferencia es apenas de grado y el Perú, todo el mundo sabe eso, continúa ocupando una posición difícil, pero no tiene una diferencia *cualitativa* en relación con los otros países latinoamericanos. Al mismo tiempo, el Perú, eje de la civilización andina (una de las básicas en la con-

<sup>73</sup> «Japao nega ter interesses na estrada Acre-Perú», en FSP: 30.10.90.

<sup>74</sup> El ya citado «Brasil-Perú... Entrevista con el embajador...», en QH, N° 71: 63,66.

## ENRIQUE AMAYO

formación de la cultura humana), en sus 80 siglos de historia agraria y 40 de urbana, ha sufrido muchas y profundas crisis, pero ha sobrevivido. Sobrevivió, por ejemplo, absorbiendo otros elementos culturales y transformándose incesantemente, hasta al bárbaro ataque genocida y etnocida hecho por Occidente, representado por España. Y las crisis, profundas y cíclicas, que han ocurrido han sido tan determinantes en la conformación de la civilización andina que, por ejemplo, el quechua tiene un concepto denominado *Pachacuti*. Este significa, más o menos, la fuerza que transforma al mundo, poniéndolo del revés al derecho. Y el Perú, heredero directo de esa civilización, ha sobrevivido a muchos *pachacutis*. Por eso también superará esta crisis; más aún, durante el período en que hemos estado elaborando este artículo, han comenzado a aparecer algunos indicadores económicos que podrían indicar el inicio de esa superación.

Todos los elementos que acabamos de mencionar no están incluidos en la visión del Perú que se tiene en Brasil. La visión que sí se tiene está implícita en la utilidad de la carretera, tal como la describimos anteriormente. Esa es la dominante porque es la de sectores de la clase dirigente y/o de algunos círculos oficiales de Brasil, ambos determinantes de la vida de este país. Comentamos esa visión porque, de ser mantenida, va a hacer difíciles las conversaciones sobre la carretera cuando se llegue a sus fases definitivas. Por tremenda que sea cualquier crisis, será difícil encontrar un país que se preste a ser mera zona de paso de la producción de otro país, como a limitarse tan sólo a permitir el uso barato de sus puertos para realizar la exportación de esa producción. Quien actuara así, creemos que no sería un país y, en el caso del Perú, sería difícil que eso ocurra, pues sectores fundamentales de su sociedad civil no lo permitirían.

Por el contrario, si se tratara de acuerdos de desarrollo integral parecidos a los expresados por el ya mencionado ex-embajador de Brasil, éstos sí que deberían tomarse como elementos para una discusión seria. Se entiende



## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

que esos acuerdos no pueden ser destructivos y tienen que beneficiar a las mayorías nacionales de ambos países, principalmente a las poblaciones que habitan los territorios por donde la carretera cruzaría. Proyectos así difundidos ampliamente y discutidos por los sectores organizados de la sociedad civil de ambos países son los únicos que pueden aspirar a la vigencia histórica.

### CONCLUSIONES

En nuestra opinión, si la globalización de la economía continúa como hasta ahora, en algún momento el grueso de la Amazonía y el Océano Pacífico van a unirse directamente a través de su salida natural; es apenas una cuestión de tiempo para que ocurra. Y cuando eso suceda, tiene que serlo en las mejores condiciones, o sea, de acuerdo a lo que señalamos en la introducción como *requisitos*.

Sabemos que esa carretera no sólo uniría la cuenca amazónica con la del Pacífico; en verdad uniría también al Atlántico con el Pacífico sudamericano. O sea, en términos físicos crearía las condiciones para la integración real de países sudamericanos fundamentales del Atlántico y del Pacífico. Es bueno recordar que, en el siglo pasado, la construcción del ferrocarril de EE UU del Atlántico al Pacífico fue esencial para consolidar a ese país como nación y para transformarlo en una potencia internacional. Pero, parece que a EE UU, en los días actuales, tal vez en parte por su propia experiencia, no le interesa la unión del Atlántico y el Pacífico sudamericano, porque no le conviene. Y no sólo por la posibilidad de que esa carretera transforme definitivamente en obsoleto al Canal de Panamá, que es controlado por EE UU, sino también por razones más importantes. Estas tienen que ver con la política hegemónica y de control de EE UU sobre Sudamérica, y sobre América Latina en general, que son componentes esenciales de los sueños de su clase dirigente de construir su hegemonía mundial incon-

## ENRIQUE AMAYO

testada. Por eso EE UU encontrará siempre alguna razón para oponerse a esa carretera. Y también se opondrá porque, aunque lo quisiera, obviamente no tiene recursos disponibles para, como consecuencia de construirla, controlarla.

Ahora, quien sí tiene esos recursos es Japón; además, Japón tiene interés en el acceso a los recursos de la Amazonía y de la América del Sur en general. Y el acceso es importante para Japón porque, pobre como es en bienes naturales, tiene que conseguir, de manera creciente, libre y segura en el mercado mundial, aquellos que su economía necesita. La Seguridad Nacional Comprensiva (SNC), como vimos, parece ser la orientadora de la estrategia mundial de Japón. Y, de acuerdo con ella, si el mercado mundial seguro es vital para Japón, en éste tiene prioridad la cuenca del Pacífico. La Amazonía, a través de la carretera, se vincularía directamente con esa cuenca, pero, para que ese mercado tenga seguridad es, para Japón, condición «sine qua non» mantener relaciones óptimas con EE UU porque, todo lo indica, nunca más desearía tener conflictos graves, mucho menos militares, con este país. Así, la búsqueda de la paz y compartir el poder, que implican ventajas mutuas, son los elementos estructurales de la SNC. Lo anterior explica por qué Japón, a pesar de su capacidad económica y tecnológica, se muestra actualmente reacio a participar en la financiación de esa carretera; no desea que EE UU vea eso como una medida contra lo que éste considera parte de sus intereses estratégicos naturales.

En los tiempos actuales, esa situación podría ser buena para el Perú y Brasil, así como para todos los países amazónicos y para América del Sur en general. Esto porque, entre la gran potencia que no quiere que se construya la carretera y la que, en el fondo, sí quiere, tal vez sería posible negociar otra situación, partiendo del principio de las ventajas mutuas. El Perú y Brasil tendrían que asumir posiciones como las siguientes: la carretera tendría que contribuir al proceso de integración sudamericano, el cual, al mismo tiempo que reduciría el margen de dependencia, pro-

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

movería el desarrollo sustentado, basándose, por ejemplo, en el uso racional de los inmensos recursos que ella ayudaría a dinamizar. Japón tendría que estar seguro de que, si estuviera de acuerdo en contribuir a la realización de todo lo anterior, podría acceder a esos recursos. Y EE UU tendría que saber que conviene a sus intereses de largo plazo tanto el desarrollo de las diversas regiones de América Latina (que así, por ejemplo, comprarían más) como el mantener relaciones cada vez más maduras e igualitarias con esas regiones; asuntos que, en nuestra opinión, la Asociación Norteamericana de Libre Comercio (NAFTA) no toma debidamente en cuenta. Para que el Perú y Brasil tuvieran algunas posibilidades de éxito al negociar esas posiciones con Japón y EE UU, tendrían que tener capacidad de decisión sobre el financiamiento de la carretera.

Pocas dudas tenemos de que la carretera, al unir el Atlántico con el Pacífico sudamericano, tendría importancia estratégica planetaria. Por eso, ya lo vimos, tienen que conciliarse los intereses de las grandes potencias. Pero no sólo de ellas, también de los otros países amazónicos y sudamericanos en general. Y las relaciones Perú-Brasil tienen siempre que mantenerse en un nivel de excelencia, puesto que son los socios naturales de esa vía. La realización de todo lo anterior superaría dificultades y desconfianzas. Superadas éstas, harían factible esa vía que contribuiría a una real integración sudamericana; en nuestra opinión esto transformaría a Sudamérica en una fuerza negociadora con peso internacional, y esto porque ella, finalmente, uniría directamente sus partes, que en la actualidad son: la económicamente más importante, en el Atlántico, con aquella que es estratégicamente la más importante, en el Pacífico. La carretera, por eso, tiene que orientarse por una concepción *no-hegemónica*; sólo así ella será un instrumento seguro de PAZ, lo que le asegura su realización histórica<sup>75</sup>.

<sup>75</sup> Pero, en otras partes, pueden aparecer las tendencias hegemónicas que podrían detener, por sembrar la desconfianza, proyectos

## ENRIQUE AMAYO

Esa tarea histórica de unión de la Amazonía al Pacífico, su trazo final, tiene que ser el resultado del consenso de la comisión binacional organizada en los términos que mencionamos casi al inicio de este artículo. No puede ser resultado de los intereses, por ejemplo, de una empresa,

como el de la carretera. Nos referimos aquí a proyectos brasileños de inspiración militar como es el SIVAM (Sistema de Vigilancia de la Amazonía). Este es un proyecto de seguridad vía control electrónico, a través de sofisticados radares y satélites, de la Amazonía. Es un proyecto de mil cuatrocientos millones de dólares, que podría entrar ya en su fase de implementación. Su justificación es recoger información para poder controlar las fronteras brasileñas con los otros países amazónicos; pero, en la práctica, probablemente recogerá información de toda la Amazonía. O sea, que existiría la posibilidad de que, con ese proyecto de seguridad e inteligencia, Brasil se torne en el monopolizador de la más sofisticada información sobre toda la Amazonía. Entonces, de transformarse ese proyecto en realidad, por ejemplo, el Perú, para obtener información sobre su propia Amazonía, tal vez tendría que solicitarla a Brasil. En esa situación, el Perú y los otros países amazónicos aceptarían su subordinación objetiva, ¿o tendría, cada uno, que construir su propio sistema de vigilancia? Obviamente, llegados a esta situación absurda, la desconfianza cundiría y haría casi imposible cualquier proyecto entre el Perú, Brasil y los otros países amazónicos. ¿Y quién ganaría con todo eso? Probablemente EE UU y los países centrales. Ahora, es evidente que la información exacta, para el mejor control de la Amazonía, es una necesidad legítima, pero lo es para todos los países amazónicos. Por eso ellos, en pie de igualdad y sin desconfianzas, deberían tener acceso estricto a toda la información que les permita ejercer el control de sus respectivos espacios nacionales amazónicos. Entonces, lo lógico es que ese proyecto se haga mancomunadamente, a través del Tratado de Cooperación Amazónica o de un organismo supranacional específico que represente los intereses equitativos de los países amazónicos exclusivamente. Pero, mientras nada de esto sucede, sugerimos tanto al gobierno peruano como a los otros gobiernos amazónicos interesarse mucho en los alcances de ese proyecto SIVAM y tomar posición. Obviamente, no sólo esos gobiernos deben interesarse, también instituciones representativas de sus respectivas sociedades civiles, tal como ya lo han hecho, en Brasil, miembros del Partido dos Trabalhadores (PT) y de la prensa. Gracias en parte a su acción es que el SIVAM todavía no se ha hecho una realidad y, también en mucho debido a ellos, es que puede contarse con la información, pública en Brasil, como la que acabamos de pasar al lector.

## LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

por más poderosa que ella sea. Para asegurar el buen fin de esa gran tarea, esa comisión tiene que ser muy selectiva; por eso debe tomarse muy en cuenta informaciones como la siguiente: «La constructora Norberto Odebrecht es citada en nueve de cada diez escándalos del gobierno Collor»<sup>76</sup>.

En este contexto, resulta del todo pertinente la sentencia de Karl Marx:

«El Océano Pacífico desempeñará entonces el mismo papel que el que actualmente desempeña el Atlántico y el que tuvo el Mediterráneo en la antigüedad clásica... y el Atlántico descenderá al nivel de un gran lago como es el Mediterráneo hoy en día».<sup>77</sup>

<sup>76</sup> Ver el recuadro «Na crista da onda», en *Veja*: 03.06.92.

<sup>77</sup> Citado por Kerber: 11.

*Nota final del autor:* Una primera versión de los temas que aquí se tratan fue hecha en el artículo de 1993 del autor (ver bibliografía). Agradecemos a Anibal Quijano, miembro del consejo editorial de esa revista, por haberlo presentado para su publicación y a Sandra Aquihare por su eficiencia y paciencia para transcribir esta segunda versión

## Bibliografía

- AC-J. ACUERDO DE CARTAGENA - JUNTA  
1990 *Coordinación entre el Grupo Andino y el Tratado de Cooperación Amazonica*. Junta del Acuerdo de Cartagena, Lima, 15-02-90, pp. 97 (mimeo).
- AMAYO ZEVALLOS, Enrique  
1988a *La Política Británica en la Guerra del Pacífico*. Editorial Horizonte, Lima, pp. 282.
- AMAYO ZEVALLOS, E. (Organizador). R. MONTROYA; L. TAYLOR; H. FAVRE; N. MANRIQUE; A. FLORES GALINDO; R. MELGAR BAO.  
1988b *Sendero Luminoso*. Edições Vértice, Sao Paulo, pp. 191.
- AMAYO ZEVALLOS, E.  
1993 «Da Amazonia ao Pacífico cruzando os Andes - Interesses envolvidos na construção de uma estrada, especialmente dos Estados Unidos e Japao», en *Revista Estudos Avancados* 17. Universidad de Sao Paulo - USP, enero-abril, pp. 117-169.

LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

AMAYO ZEVALLOS, E.

1995

*De Como os Estados Unidos se Apropriaram do Nome de America*. Manuscrito inédito, Universidad del estado de Sao Paulo - UNESP, pp. 162.

ANGLO AMERICAN YEAR-BOOK

1940

*A Directory of the British and American Diplomatic and Consular Corps; Cultural, Educational, Social and Religious Institutions; Commercial, Financial and Industrial Firms in Peru*. Lima, 1940, pp. 108.

ARRÓSPIDE MEJÍA, Ramón

1990

*La Bioceanidad del Perú-Vía Transcontinental Peruana*. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, pp. 115.

BRACK, Antonio

1991

«Recursos naturales. Opciones y posibilidades para el desarrollo», en *Medio Ambiente, Desarrollo y Paz*. Centro Regional de las Naciones Unidas para la Paz, el Desarme y el Desarrollo en América Latina y el Caribe, Lima, pp. 155-170.

BRITANNICA ATLAS

1974

Encyclopaedia Britannica Inc., Chicago, pp. 312+222.

BRITANNICA WORLD DATA

1991

Encyclopaedia Britannica Inc., Chicago, pp. 910.

CABALLERO, José María

1981

*Economía Agraria de la Sierra Peruana*. Instituto de Estudios Peruanos, Lima, pp. 426.

ENRIQUE AMAYO

CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

«Acuerdo de Interconexión Vial entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Federativa de Brasil», en *Nota de Prensa: Forum en Madre de Dios. Carretera Perú-Brasil*. Lima, 04-11-91, pp. 16.

CIMA  
1991

Comissao Interministerial Para a Preparacao da Conferencia das Nacoes Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD). *Subsidios Técnicos para elaboracao Do Relatorio Nacional Do Brasil para a CNUMAD. Versao Preliminar*. Brasília, julio, pp. 172.

CUETO, Marcos  
1989

*Excelencia Científica en la Periferia: Actividades Científicas e Investigación Biomédica en el Perú, 1890-1950*. Edición auspiciada por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, Lima, pp. 229.

DOBYNS, H.F. y P. L. DOUGHTY  
1976

*Perú, a Cultural History*. New York. Oxford University Press, pp. 336.

D'ACHILLE, Bárbara  
1989

*Ecología 1*. Edición Arte/Reda. Lima, pp. 250.

DOUROJEANNI, Marc  
1990

*Amazonía: ¿Qué Hacer?* Centro de Estudios Teológicos de la Amazonía, Iquitos, pp. 444.

EC.

EL COMERCIO. Lima, Perú.

ED.

EL DIARIO. Lima, Perú.



LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

FEARNSIDE, Philip Martin

1991 «Rondonia, Estradas que Levan a Devastacao», en *Cienciahoje - Amazonia*. Revista de Divulgacao Científica da Sociedade Brasileira para o Progresso de Ciencia, volume especial Amazonía, dezembro pp. 116-122.

FT. FINANCIAL TIMES. Londres, Inglaterra.

FSP. FOLHA DE SAO PAULO. Sao Paulo, Brasil.

GARCÍA CALDERÓN, Ernesto

1990 «La Era Heisei», en *Akihito Emperador, Heisei, Paz y Armonía*. Suplemento Especial. Expreso, Lima, 12.11.90.

GEOPEDIA VOLUME II

1990 Encyclopaedia Britannica do Brasil. Publicacoes Ltda., Rio de Janeiro-Sao Paulo, pp. 396.

GR.

GLOBO RURAL  
Revista Mensual, Editora Globo, Rio de Janeiro, Brasil.

GOVERNO DE ESTADO DE MATO GROSSO

1990 Coordenadoria de Comunicacao Social. *Os Caminhos Da Integracao Sul Americana*. Cia. Editora e Impressora Matogrossense, Cuiabá, Brasil, febrero, pp. 16.

GUERRA, Ramiro

1975 *La expansión Territorial de los Estados Unidos*. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, Cuba, pp. 502.

ENRIQUE AMAYO

- INP. INSTITUTO NACIONAL DE PLANIFICACIÓN (editor)  
1963-70 *Atlas Geográfico y de Paisajes Peruanos*. Presidencia de la República-INP-Asesoría Geográfica, elaborado durante los años 1963-70, Lima, pp. 738.
- ISACHSEN, Fridtjov et al  
1951 *Gydenals Verdensatlas*. Gydenalske Borchandel Nordisk Forlag, Copenhagen, V.I: pp. 139+V.II: pp.229.
- JB. JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, Brasil.
- KERBER, Victor  
1988 *El Cambio en el Pacífico desde una Perspectiva Mundial*. Serie de Estudios CLEE, México, pp. 61.
- KIDRON, M. y R. SEGAL  
1987 «National Income», en *The News State of the World Atlas*, Simón & Schuster, Inc., New York.
- LE. LA EPOCA. Santiago, Chile.
- MACERA, Pablo  
1979 «Entre las tensiones internacionales y la militarización», en *Reflexiones en Torno a la Guerra de 1879*. Centro de Investigación y Capacitación, Lima, pp. 505-530.
- MAPA VIAL DEL PERÚ  
1991 Impreso por el Touring y Automovil Club del Perú.

LA TRANSOCEANICA PERU-BRASIL

- MATSUSHITA, Iroshi  
1989 *La Política Japonesa Hacia América Latina en la Década de 1980: Discrepancia y Colaboración con los Estados Unidos.* Universidad de Nanzan, Japón, pp. 15.
- MINISTERIO DAS MINAS E ENERGIA, SECRETARIA GERAL  
1983 *Projeto Radambrasil-Amazonía Legal.* Mapa Realizado para o Programa de Integração Nacional.
- NAD. NARCOTRÁFICO AL DÍA.  
Comisión Andina de Juristas, Lima.
- NG. NATIONAL GEOGRAPHIC  
Revista de la National Geographic Society, Washington, D.C.
- NEARING, S. y U. Freeman  
1969 *Dollar Diplomacy. The Classic Study of American Imperialism.* Monthly Review Press, New York & London, pp. 353.
- OESP. O ESTADO DE SAO PAULO. Sao Paulo, Brasil.
- OG. O GLGOBO. Rio de Janeiro, Brasil.
- PACHAMAMA SOCIETY  
1991 *Proposal for an international Agreement for Sustainable Development in Peru: A proposal by Pachamama Society,* Lima, 26-11-91, pp. 32 (mimeo).
- QH. QUEHACER  
Revista bimestral del Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo - DESCO, Lima, Perú.

ENRIQUE AMAYO

QUINTANILLA P., Alfredo

1991

«Carretera al Brasil: ¿la conquista del Este?»,  
en *Quehacer*, setiembre-octubre, N° 73: 63-  
65.

RIPPY, Fred J.

1971

*Latin América and the Industrial age*. Con-  
necticut, Greenwood Press Publishers, pp.  
178.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO DA PRESIDENCIA  
DA REPÚBLICA.

1988

Fundação Instituto Brasileiro de Geografia  
e Estatística - IBGE. *Mapa Da vegetação Do  
Brasil*.

THE NEW ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA

1990

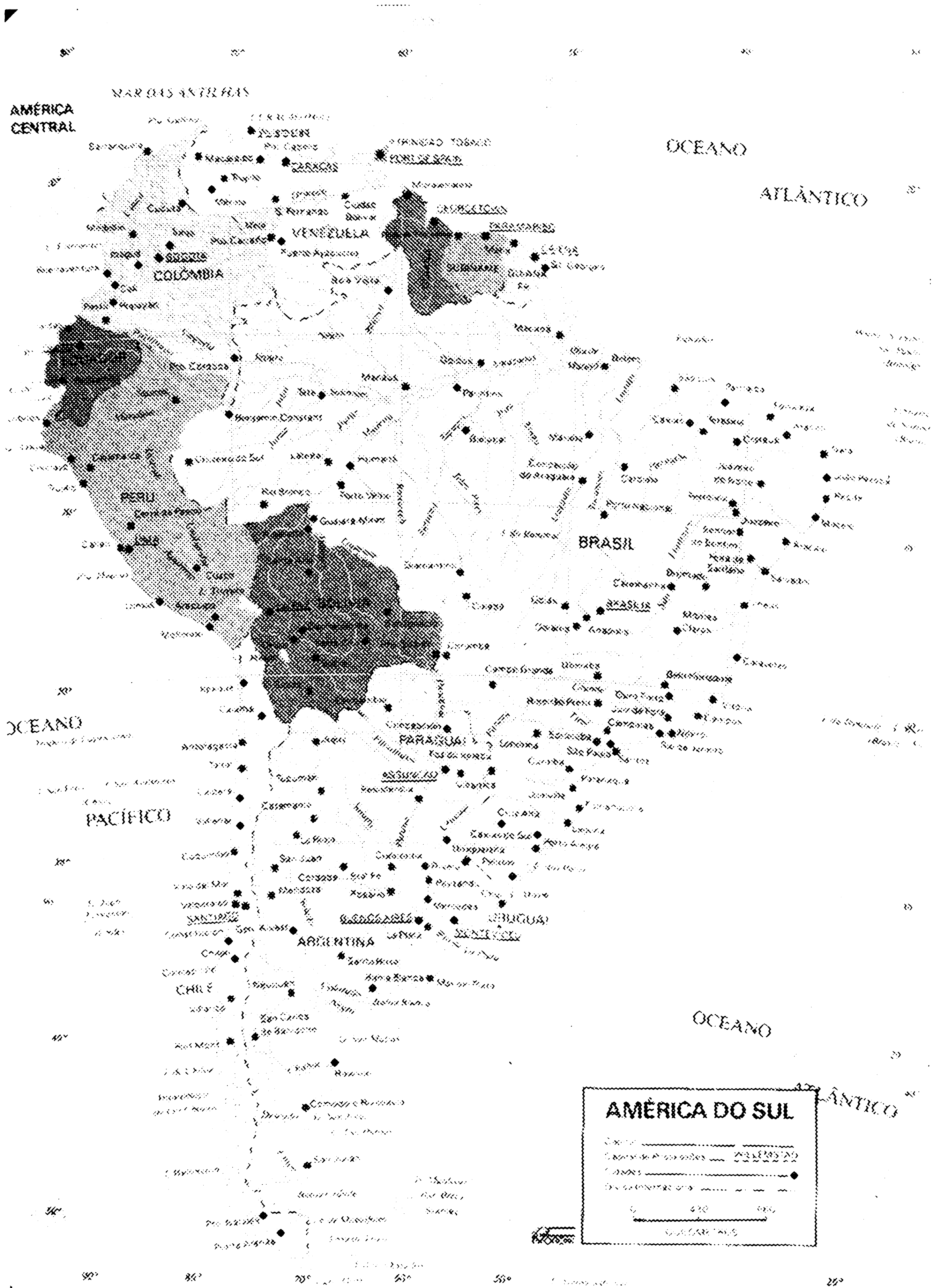
Encyclopaedia Britannica Inc., Chicago, 15<sup>a</sup>  
edición.

VEJA

Revista Semanal de Informação, Sao Paulo,  
Brasil.

ANEXOS

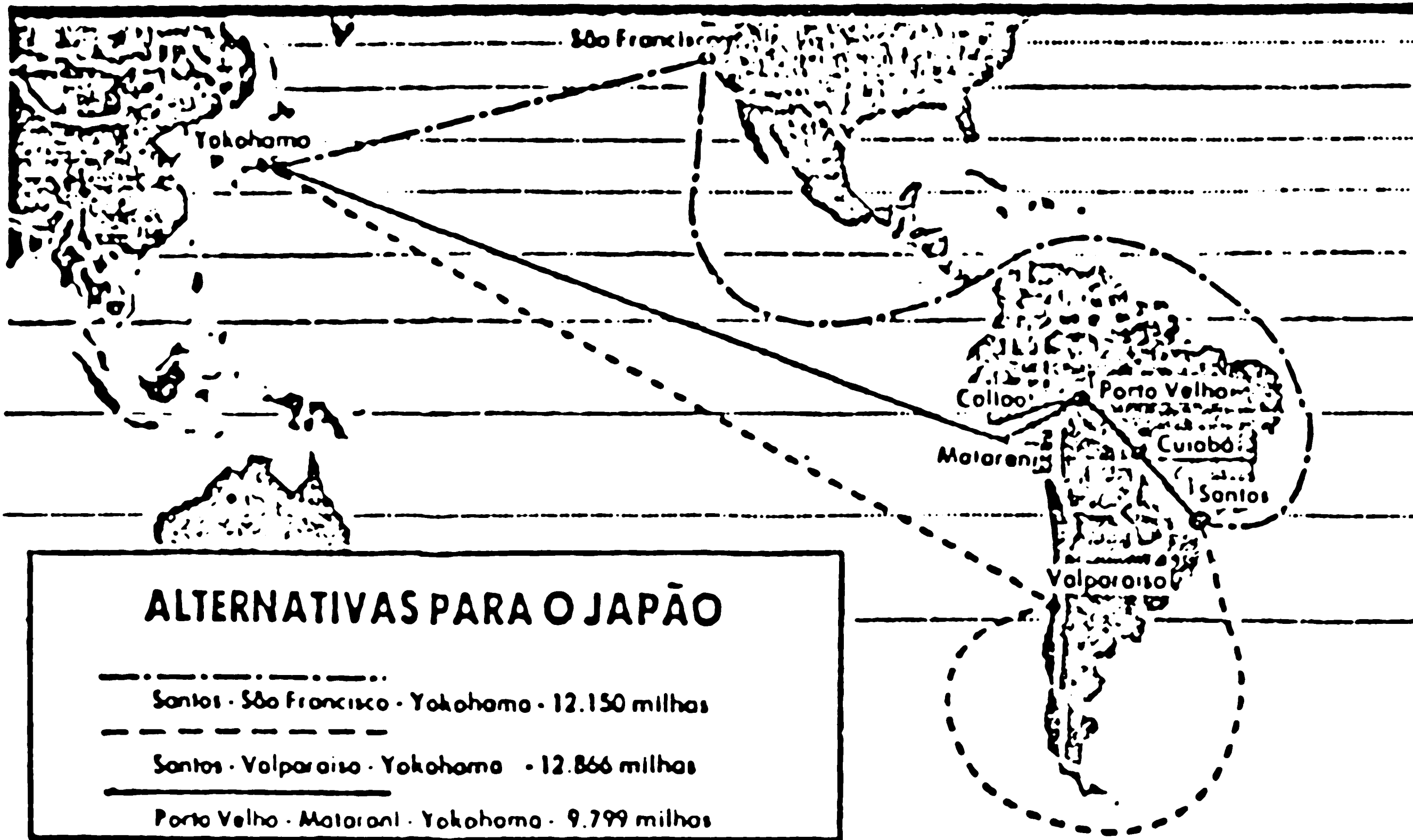
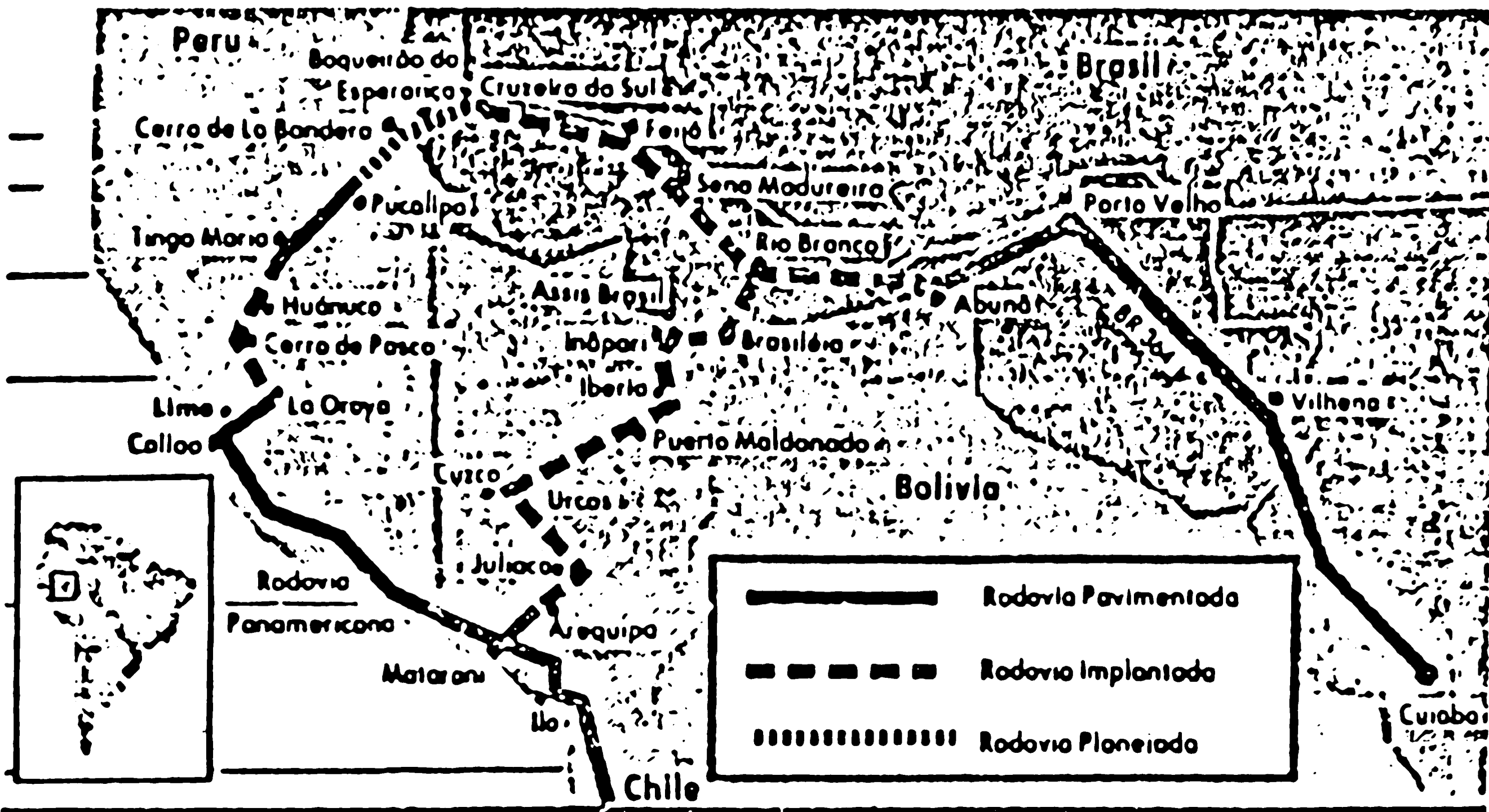
MAPA Nº 1



## MAPA Nº 2

### ALTERNATIVAS DE SALIDA AL PACÍFICO Y AL JAPÓN

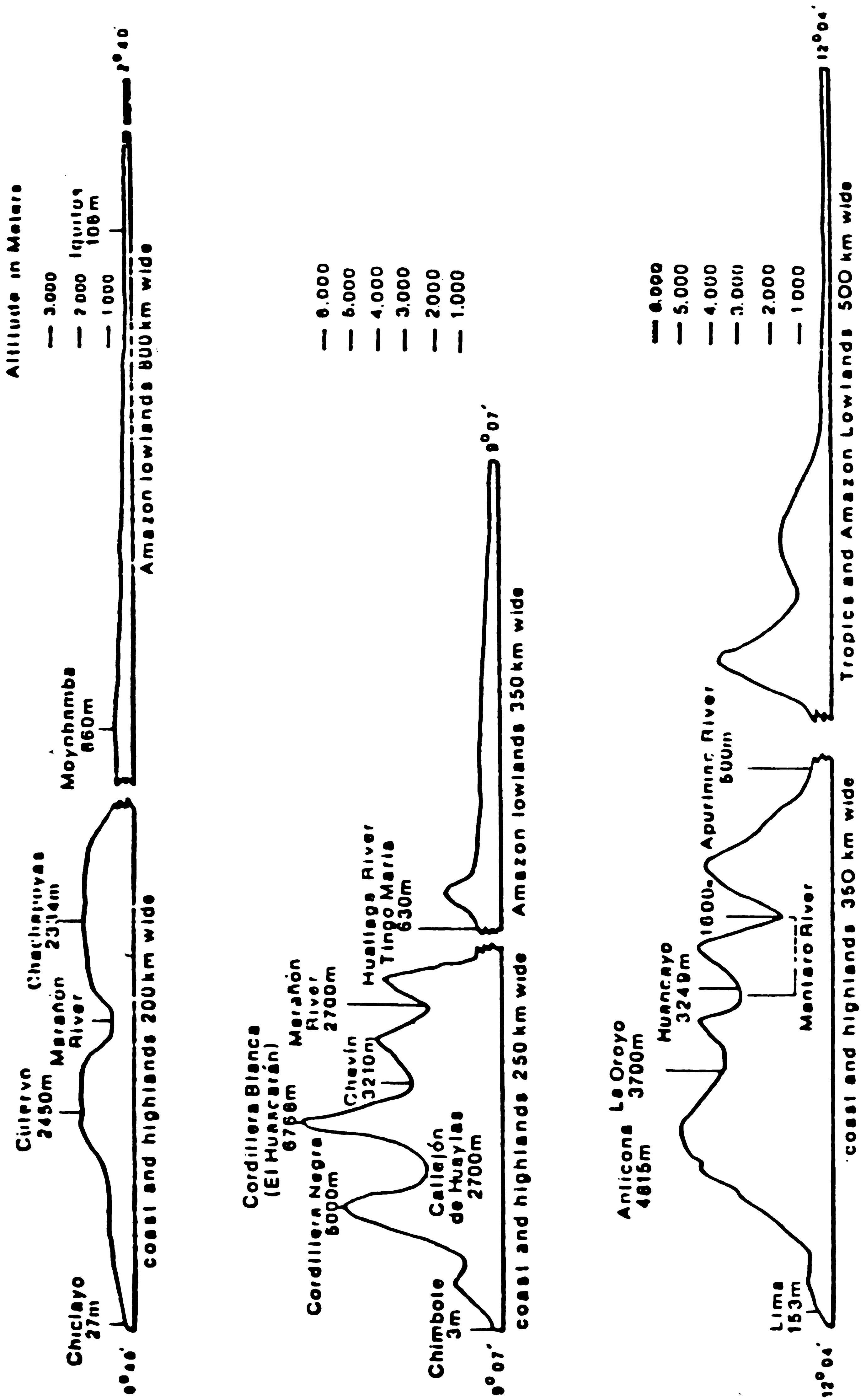
#### ALTERNATIVAS PARA O PACÍFICO



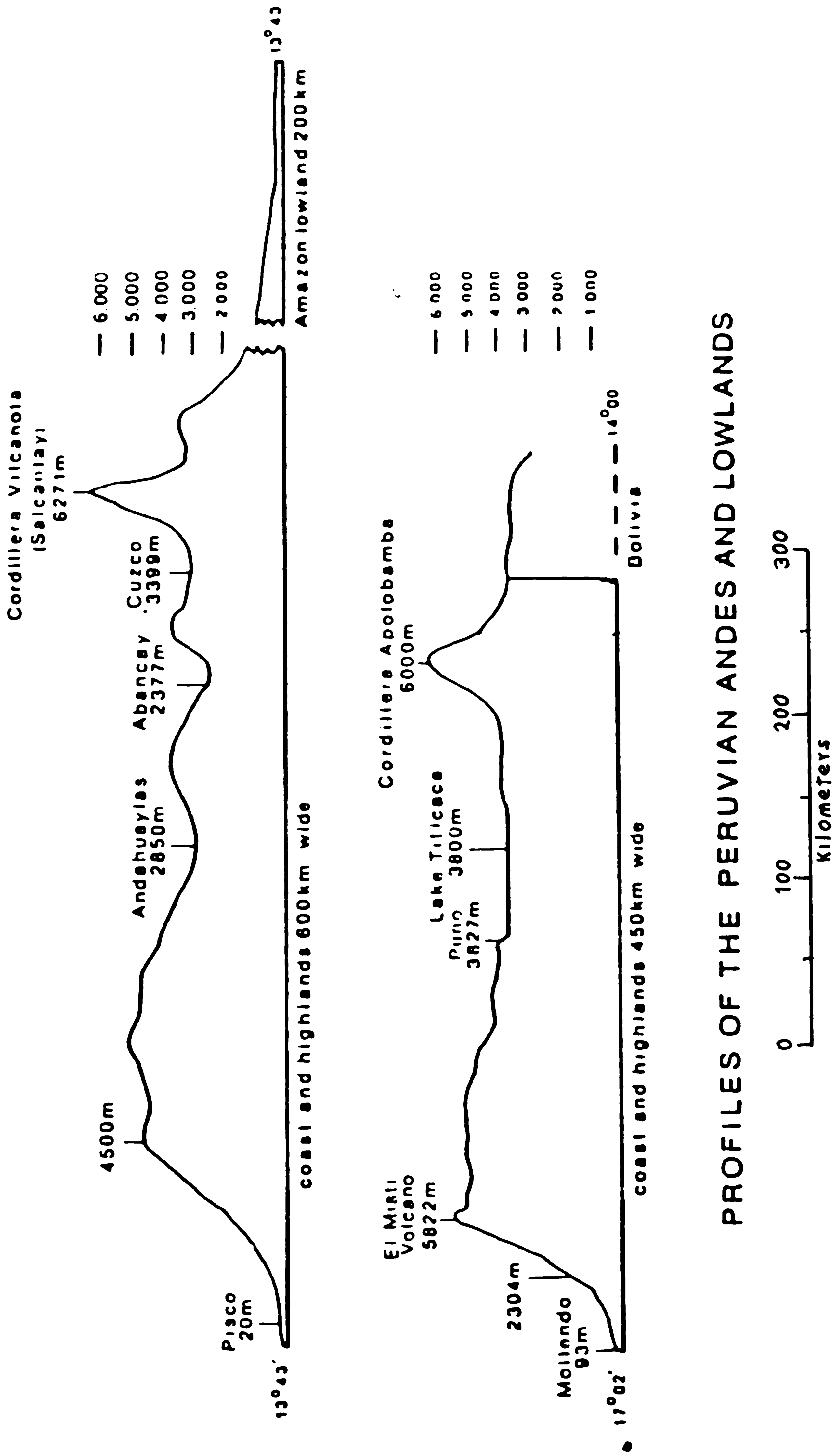
FUENTE, FOLHA DE S. PAULO: 28.10.90



FIGURA Nº 3  
PERFILES DEL PERÚ



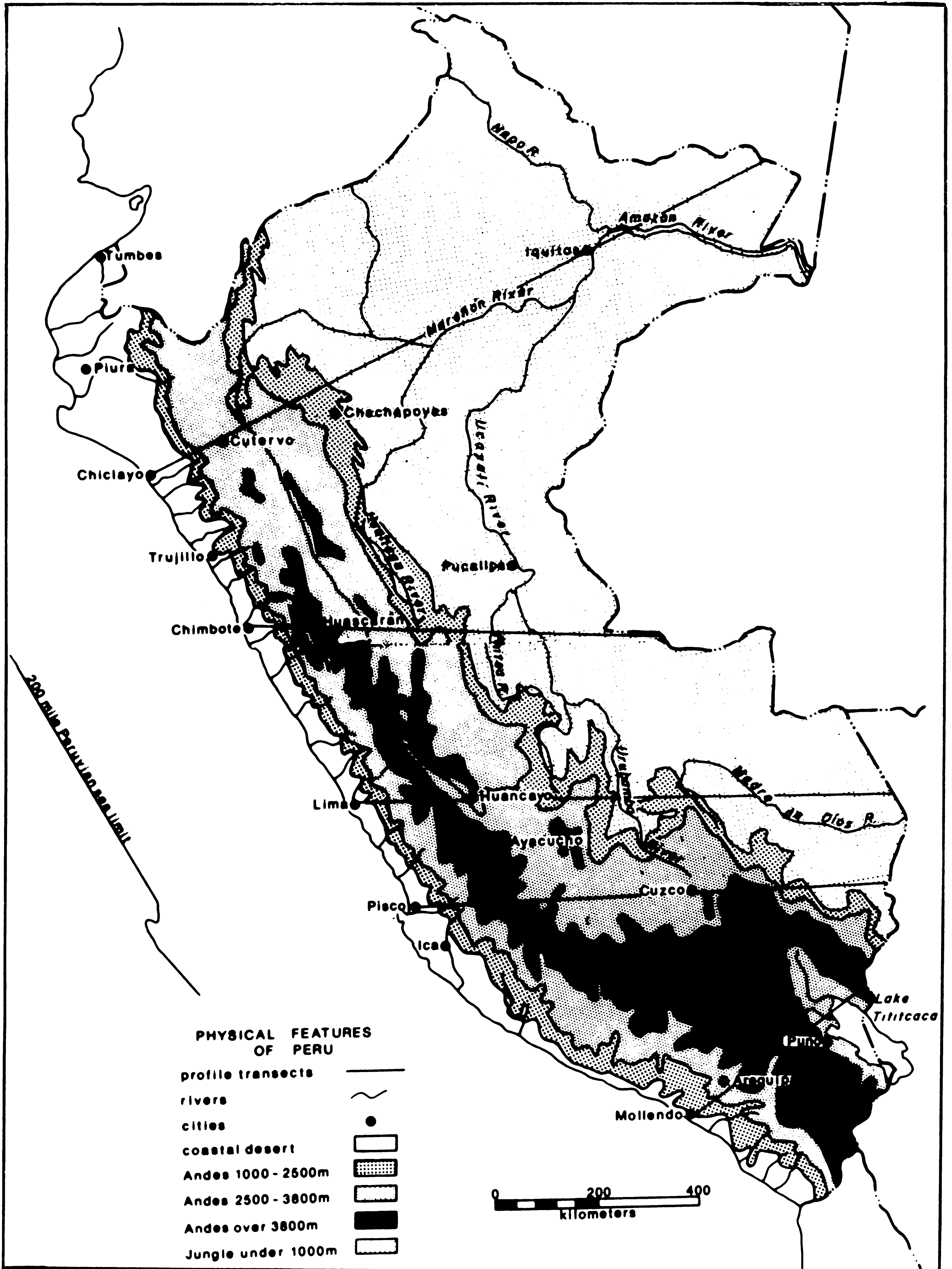




PROFILES OF THE PERUVIAN ANDES AND LOWLANDS

FUENTE, DOBYNS Y DOUGHTY: 10-11

# MAPA N° 5 RELIEVE FÍSICO DEL PERÚ



FUENTE, DOBYNS Y DOUGHTY: